LA VIE AU GRAND AIR

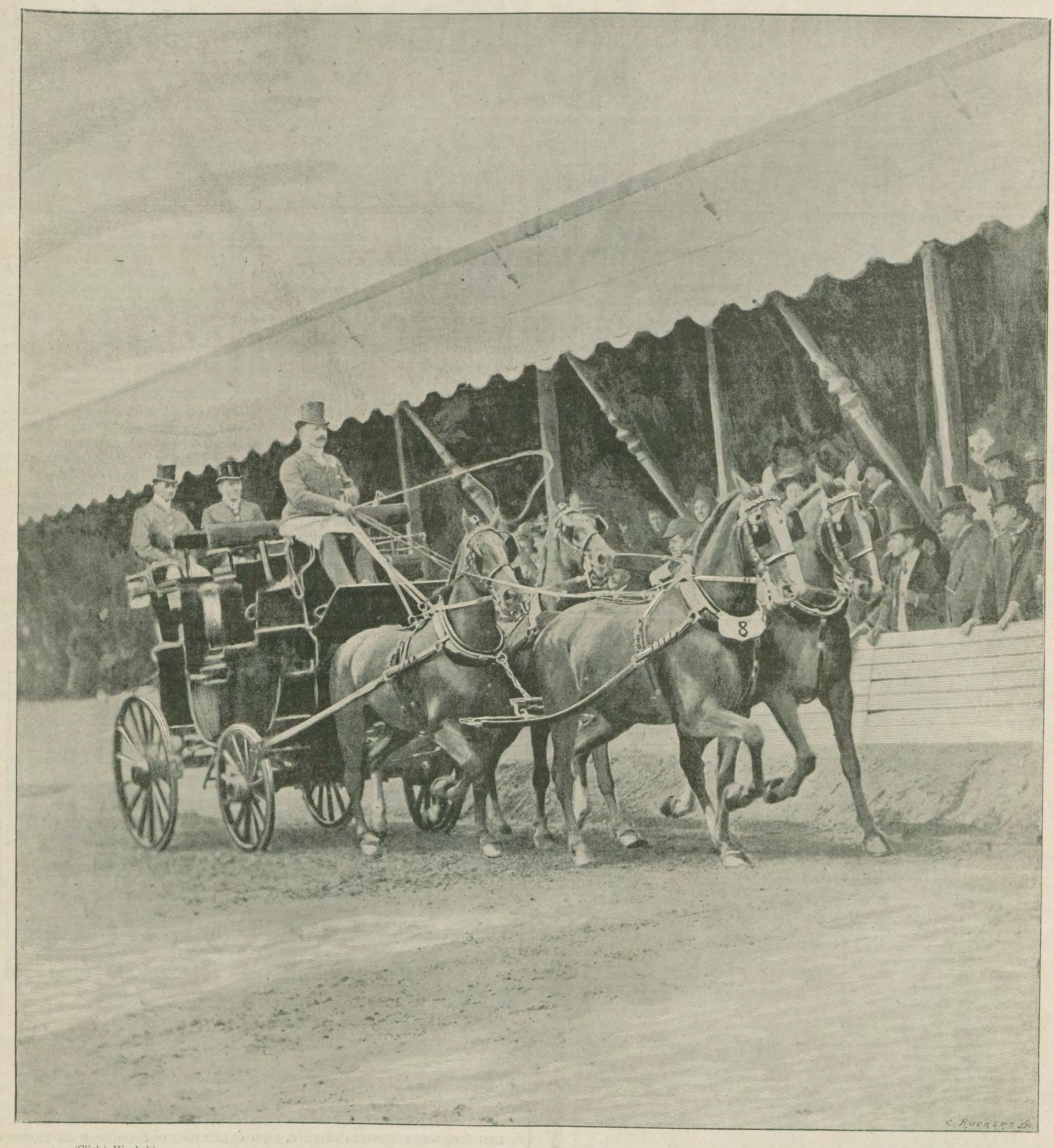
ABONNEMENTS

PARIS .... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE. — 15 fr. — 8 fr. »
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr. »

24 Juin 1900. — N° 93
Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr. »
ENCARTAGES. . . . . 500 fr. »



(Cliché Hieckel.)

UN MAIL IMPÉRIAL

Le mail-coache dont nous donnons ci-dessus la photographie et qui a été présenté au Concours hippique par M. Max Guillaume est supposé appartenir à l'empereur d'Allemagne. L'attelage a été très remarqué et on disait que les deux paires de chevaux avaient coûté 50,000 marks (62,500 francs.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Pêche en Dordogne

Comme tous les ans la mi-juin a ramené, à la grande joie des adeptes de la gaule, la date de la réouverture de la pêche. Nous publions ci-dessous un intéressant article d'un de nos lecteurs sur divers modes de pêche assez particuliers, pratiqués sur les bords de la Dordogne.

C'est une de nos plus jolies rivières que cette charmante et délicieuse Dordogne, aux eaux claires, qui coule dans un pays de tourisme ravissant : pays de bicyclettes par excellence, aux routes parfaites, aux auberges où on mange bien et boit mieux, peut-être.

La Dordogne est une de nos rivières les plus riches en poissons. Ses eaux, fort heureusement, n'ont pas encore été souillées par les détritus des usines.

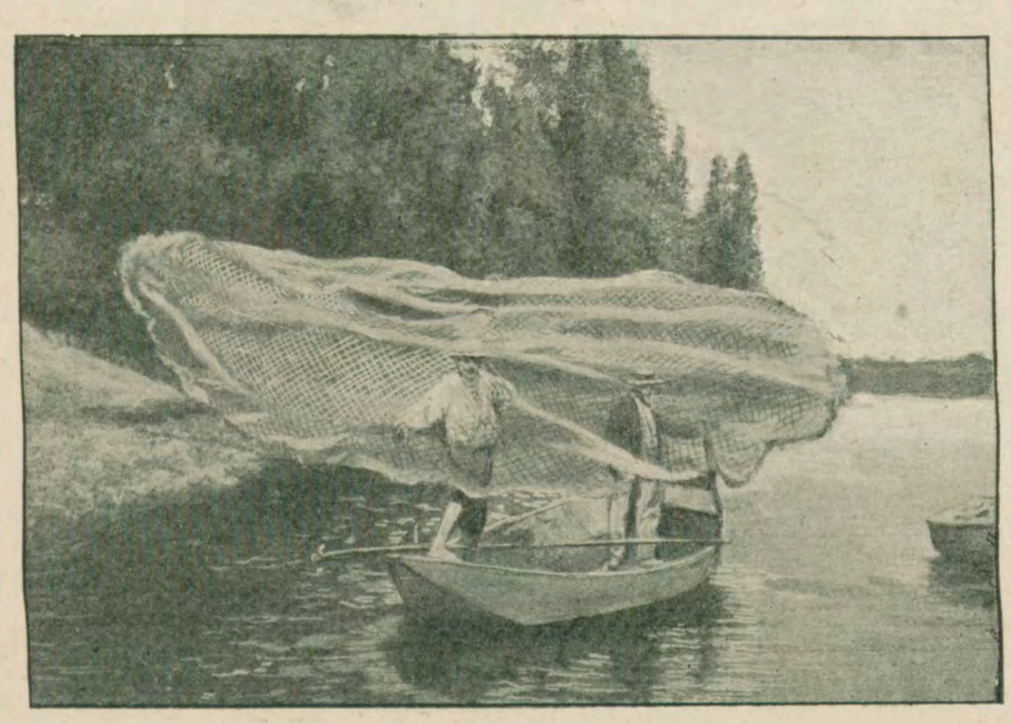
L'amateur de pêche n'y a que l'embarras du choix : depuis le procédé simple, philosophique et anodin de la pêche à la ligne jusqu'au procédé savant, laborieux et compliqué de la senne.

La pêche à la ligne se pratique soit depuis terre, soit depuis un bateau.

Les pêcheurs mettant à l'eau la senne déposée sur le portant.

Depuis terre on peut, avec une mouche comme appât, prendre les poissons voraces, toujours en mouvement à la surface de l'eau. Les poissons qui se tiennent profondément, tels que le goujon, sont pris avec des vers comme appât. Pour avoir un succès plus complet et rapide, on a la précaution de lancer, une heure avant, à l'endroit où l'on veut pêcher, une boule d'argile mêlée à du son de blé qui attire les goujons. L'hameçon chargé d'un ver paraît pourtant préférable à ces derniers qui se jettent dessus avec avidité et il n'est pas rare de prendre, si vous avez plusieurs hameçons, deux, trois poissons d'un même coup.

La ligne de fond est employée pour la pêche de la carpe, du barbeau, du carrelet de rivière et de l'anguille au moment des crues de la rivière, en octobre. Une cinquantaine, une centaine même d'hameçons sont montés sur la même corde, espacés d'un mètre environ. La ligne de fond est déposée sur la sole du bateau, tandis que les hameçons fixés à des cordelettes



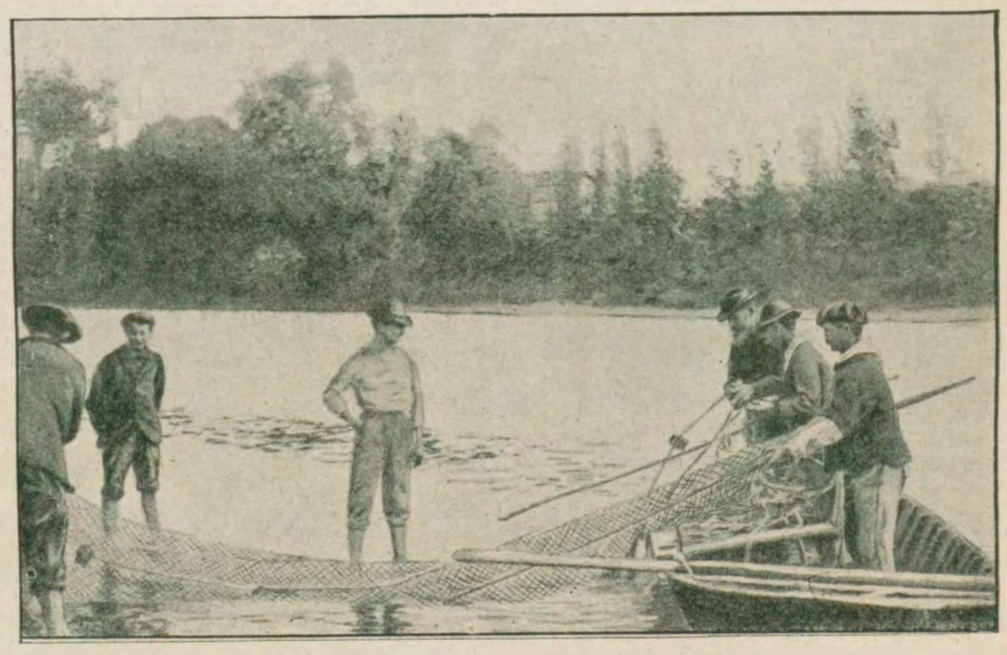
Un joli coup d'épervier.

Le départ pour la pêche à la senne.

pendent le long du bord. Dans l'eau, la corde est maintenue par quelques pierres.

L'épervier est une pêche fort élégante. Tout le monde ne sait pas lancer l'épervier et lui faire décrire un cercle parfait au moment où il tombe à l'eau. Cette pêche peut se faire soit depuis le bord, soit depuis un bateau. Ordinairement, avant de lancer l'épervier, le pêcheur a eu le soin de mettre un appât pour attirer le poisson : par cette méthode on arrive à prendre de fort belles carpes. Pour lancer l'épervier du pont du bateau, « le gabarrot », ainsi qu'on l'appelle, l'opération est plus difficile ; le bateau fuit sous vos pieds, au moment où vous jetez votre filet et votre équilibre peut en souffrir. Le bateau doit être animé d'une certaine vitesse. Ainsi il est plus stable et aussi plus facilement gouverné sur le point où l'épervier va être expédié. A une certaine époque, se pratique la « pêche aux cailloux ». Cette méthode est assez curieuse. Le pêcheur n'emploie pas d'appâts. Monté dans son bateau, il se rend dans tel ou tel point de la rivière qu'il sait particulièrement poisonneux, charge son filet sur son bras et son épaule, et lance à 20 mètres en avant du bateau deux ou trois cailloux. Le bateau est dirigé dans la même direction et, arrivé à l'endroit où les cailloux sont tombés, on étend le filet. Il est très rare qu'on ne prenne pas de poissons. A cette époque le poisson vorace se rend au bruit, croyant à quelque pâture qui lui tombe... du ciel, sans doute.

La pêche à la senne est fort intéressante. Mais c'est une pêche de luxe que peu d'amateurs peuvent s'offrir. J'ai assisté, récemment, à une pêche aux mulets, à laquelle m'avait invité M. L. Matignon, grand viticulteur de la Gironde et aussi amateur passionné de pêche, possesseur de tous les



La pêche à la senne. Le filet retiré de l'eau.

engins possibles, au nombre desquels se trouve une senne de 140 brasses de long. Pour pouvoir pêcher à son aise, il est devenu fermier du droit de pêche, sur un certain parcours de la Dordogne.

Le filet, qui a une hauteur de 4^{m},50, demande six à huit hommes pour être porté du séchoir au bateau. Là, il est chargé sur le « portant », sorte de table, reposant sur le bord du bateau. Les plombs, les lièges, le corps du filet sont soigneusement empilés, pour éviter tout embrouillage au moment de sa mise à l'eau.

Le bateau est monté par trois hommes : un à l'arrière, à la godille, et deux autres à l'avant, qui rament. Il faut aller vite. Une corde confiée à un homme est jetée à terre, pour maintenir le filet. L'homme marche, laissant le filet descendre au fil du courant. Pendant ce temps, le bateau fait force de rames, décrivant un grand cercle et revenant à terre, enserrant

ainsi un espace considérable de la rivière. Aussitôt débarqués de leur bateau, les pêcheurs halent sur les cordes du filet pour l'amener à terre. Lorsque le coup de filet a pris beaucoup de mulets, on voit ceux-ci venir rapidement du côté de terre, cherchant une issue. A mesure que le filet est ramené à terre, l'agitation des poissons pris augmente Mais, dès qu'il ne reste plus que quelques brasses de filet à tirer, alors les mulets se lancent par-dessus les lièges. Aussitôt les pêcheurs de se mettre à l'eau, jusqu'au cou souvent, pour soulever le filet le plus haut possible, afin d'empêcher le poisson de le franchir.

L'épervier jeté du bord.

Attention! je crois qu'il y en a.

Certains coups de filet sont vraiment très heureux et j'ai vu prendre d'un seul coup cent trente superbes mulets.

X..

(Clichés du Dr Matignon.)

MAIL-COACHES

JAMAIS, peut-être, depuis l'Empire, les mails-coaches n'ont eu d'aussi fréquentes et brillantes sorties que depuis quelques semaines : encore un des effets de l'Exposition. Les années précédentes, c'était seulement à la journée des Drags à Auteuil et au Concours hippique que le public pouvait voir une réunion de mails, appartenant ou non à la Société des Guides dont le président est le sympathique marquis de la Haye-Jousselin ; cette année, dès l'ouverture de la saison, les mails vont sur la route de Saint-Germain à la rencontre des deux mails américains, dont l'un était conduit par une charmante jeune fille, venue de Dieppe par voie de terre — comme moyen de locomotion pour venir visiter l'Exposition, le mail est certainement plus pratique et plus commode que les échasses du Landais ou la brouette de l'ouvrier autrichien — puis c'est la grande journée du 2 juin au Concours international hippique, où l'on vit trente-deux mails sur la piste de la place de Breteuil ; puis c'est la journée des Drags à Auteuil qui n'avait jamais compté autant de mails ; puis la réception par la Société du Polo de Bagatelle : je ne compte pas les excursions en forêt de St-Germain, en forêt de Sénart, à Chantilly, à St-Cloud, etc.

Du reste, le mail semble devoir redevenir une voiture très à la mode ; certains industriels en ont même fait construire tout spécialement pour leur servir de réclame ambulante, et c'est certainement une bonne réclame ; car l'attention des promeneurs des boulevards et des Champs-Elysées est forcément attirée par ces grandes voitures attelées de quatre chevaux et dont la venue est annoncée par le valet de pied sonneur de tuba, un instrument qui est certes plus agréable que la trompe des automobiles.

Le mail-coach — importation relativement récente sous ce nom — nous vient d'Angleterre ; c'est l'ancienne diligence anglaise (*stage-coach*) que nos sportsmen ont ressuscitée avec des formes plus légères pour la faire figurer dans toutes les fêtes hippiques on peut dire aussi que c'est notre ancienne diligence, notre ancienne poste, et ceux des lecteurs de la *Vie au Grand Air* qui ont eu l'occasion de visiter au Champ de Mars l'Exposition internationale des voitures ont pu reconnaître dans certaines de nos anciennes diligences le mail moderne.

Le mail de M. Nagelmackers.

Le mail-coach, que l'on dénomme aussi *four in hand* — c'est-à-dire attelage à quatre — est bien la diligence attelée de quatre chevaux, mais

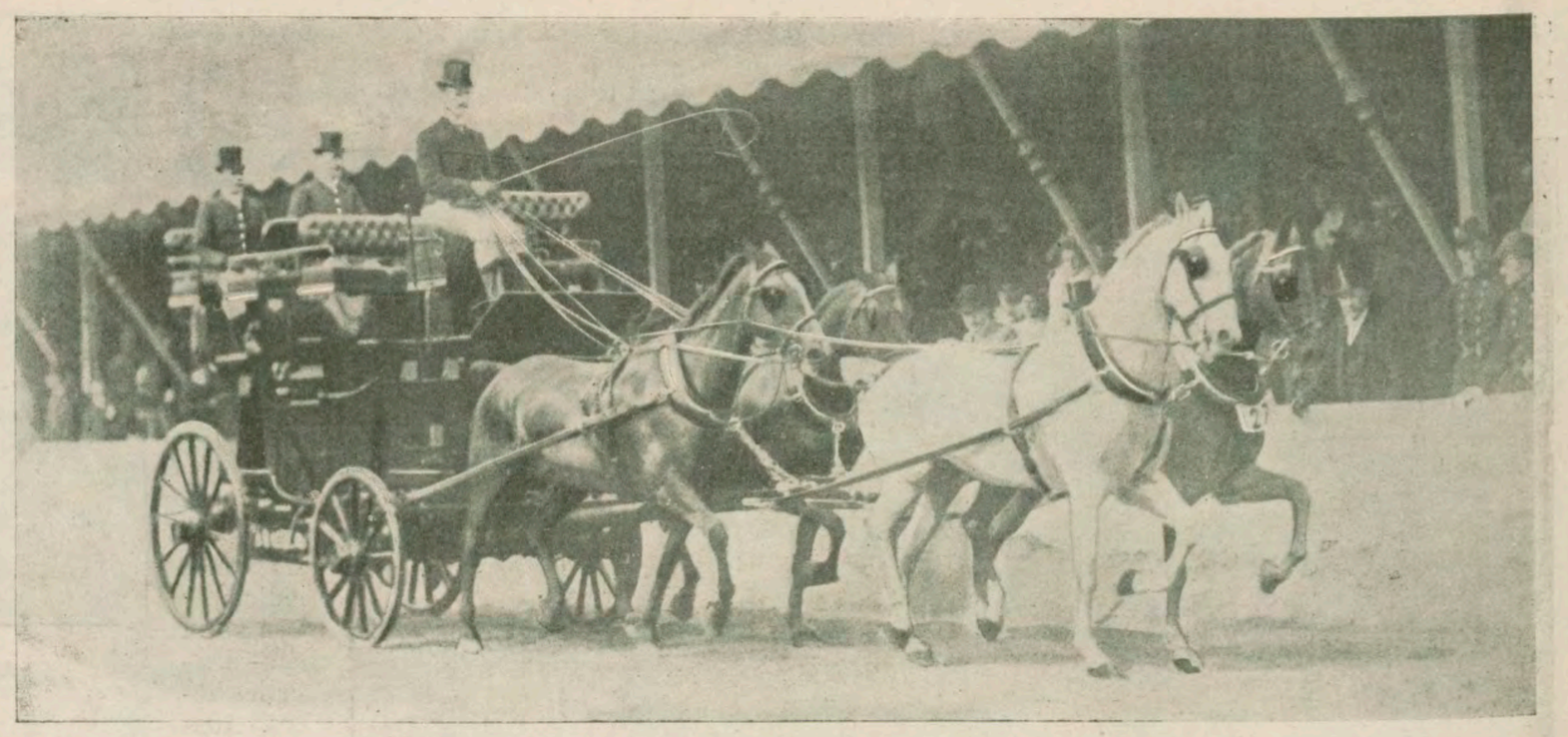
la diligence perfectionnée, améliorée, et ses grands coffres au lieu de bagages contiennent des tables, des paniers de champagne et les victuailles nécessaires pour improviser promptement les lunchs en forêt ou sur la pelouse des champs de courses. La mode adoptée est de n'occuper que les places extérieures du mail : siège, plate-forme et banquettes, en laissant les hommes de l'attelage et les valets de pied se prélasser à l'intérieur ; seul reste sur la banquette supérieure le sonneur de tuba.

On emploie quelquefois le mot *drag* pour désigner un *mail*, mais cette appellation manque d'exactitude ; le mail est la voiture seulement, tandis que *drag* signifie l'ensemble de l'équipage.

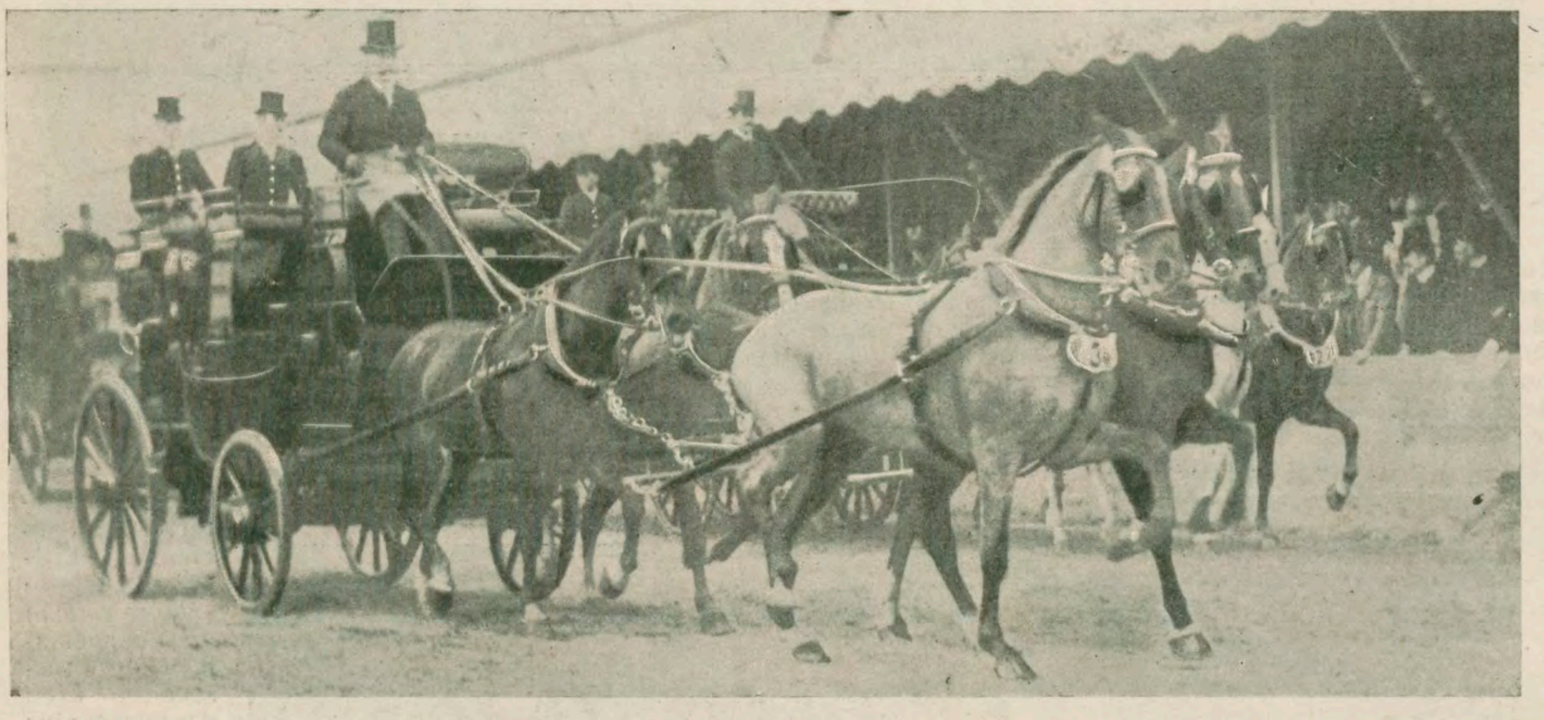
Il semble qu'au point de vue de l'attelage la tradition se perde pour les mails : la faveur va aux steppeurs, tandis qu'elle aurait dû rester aux beaux routiers ayant du dos, de la hanche, de l'encolure, du corsage, et des actions étendues, mais plutôt basses ; parmi ceux qui restent dans les traditions nous n'avons remarqué dans les dernières sorties que les attelages du baron La Caze, de M. Octave Gallice et celui présenté au Concours international sous le nom de M. Max Guillaume, attribué à S. M. l'Empereur d'Allemagne avec assez de raison, car les chevaux sont bien du dernier type choisi pour les courses impériales de Potsdam ; on disait même dans la tribune des membres du comité de la Société hippique que ces quatre chevaux avaient coûté 50,000 marks, ce qui n'aurait rien d'étonnant. Les autres attelages étaient des carrossiers aux gestes ronds et relevés plutôt que des routiers ; les chevaux de coach ne doivent pas être des chevaux de gala. Il n'y a, du reste, qu'à voir les coaches anglais, voitures et chevaux sont pratiques et destinés à de longs trajets, tandis que nos coaches français sont plutôt des voitures de parade et de fête et destinés seulement à de courts trajets ; il est vrai qu'on se sert beaucoup plus aujourd'hui pour les grandes excursions de l'automobile et... du chemin de fer.

Comme chevaux de coaches, aucuns ne sont comparables comme force, courage et travail au cheval hongre anglais de grande taille, plus doux, plus sociable que les juments flamandes — qui sont cependant excellentes attelées en coache — également plus endurant au travail et pouvant servir plus longtemps. Les polonais sont bons aussi, mais trop petits souvent et d'un caractère trop violent.

Nos coachmen cherchent depuis quelques années la diversité dans les couleurs ; certains prétendent que rien n'égale « le damier » : encore une tradition qui se perd. Les chevaux de coach devaient autrefois être de même couleur ; il fallait même que leurs marques fussent semblables ; ainsi, par exemple, si l'un avait la face blanche, des balzanes antérieures ou postérieures, ou de couleur pie, il fallait que les autres eussent les mêmes marques. Aujourd'hui on ne cherche plus à réunir que trois conditions : mêmes allures, même caractère, même force ; il est vrai que sans elles on n'aurait que des attelages désunis et qui se fatigueraient très vite.



Le mail de M. Philippe Vernes.



Le mail de M. Chanu.

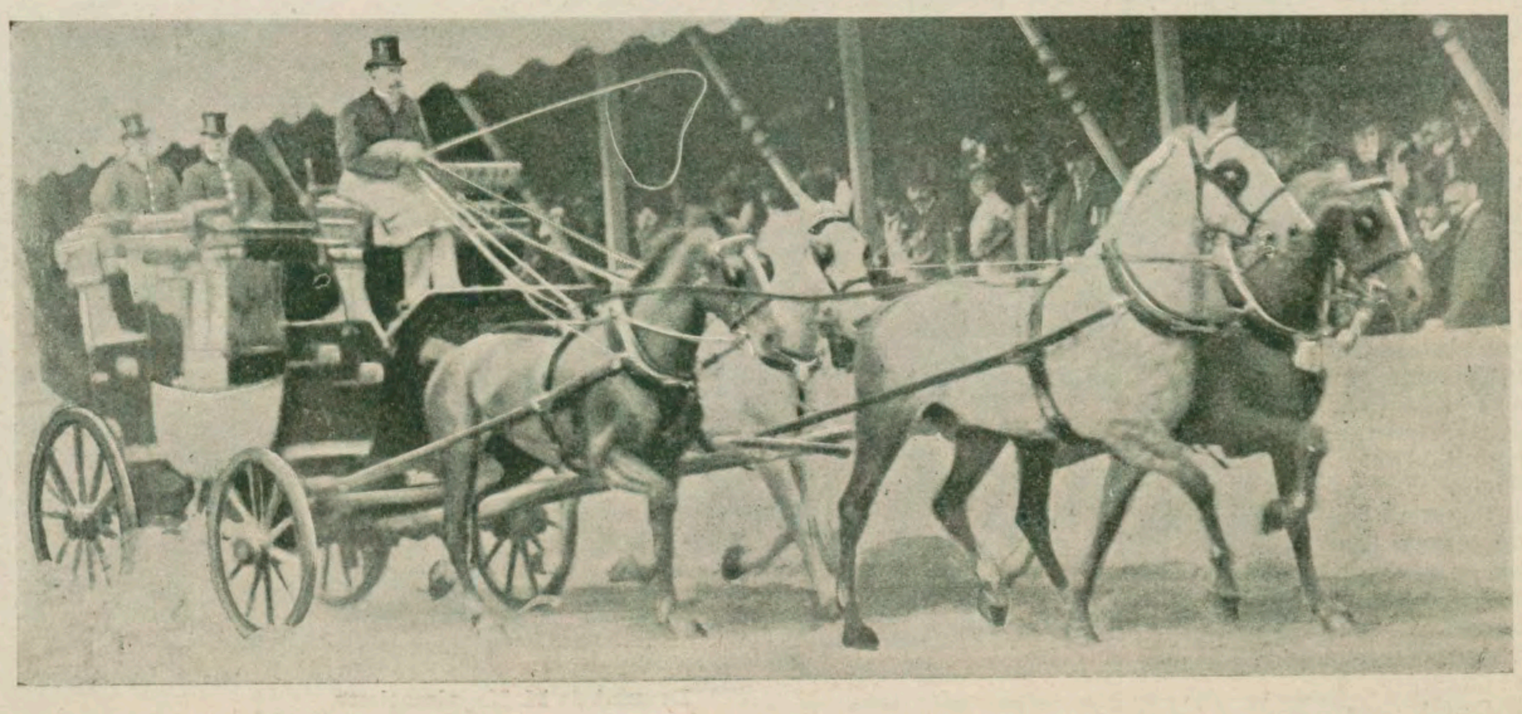
Voici, d'après l'auteur du *Livre du cheval*, qui fait autorité de l'autre côté du détroit, quel doit être le vrai type du cheval de coache :

« Tête bien proportionnée ; confort ; poitrine pleine, ouverte et ronde ; membres plats, courts, jointés, secs et bien garnis de poils ; côtes arrondies, dos fort, coupe bien ronde, forte charpente, grande stature. »

Nous avons donné dans un des récents numéros de la *Vie au Grand Air* les noms des propriétaires de mails récompensés au Concours International ; il n'y avait que trois prix sur trente et un mails présentés ; il est vrai que chaque équipage a reçu un souvenir artistique. Ces trente et un mails étaient ceux de MM. le comte Geoffroy d'Andigné, comte J. d'Arlincourt, A. Chanu, Georges Chaudoir, comte du Douët de Graville, O. Gallice, M. de Guadalmina, Max Guillaume, J. Hennessy, baron La Caze (deux mails), Paul Lambert, comte de Lariboisière, H. John Mandl, Georges Nagelmakers (deux mails), baron de Neuflize, duc de Noailles, Orban, prince Orlof, Georges Pauwels, de Poliakoff, de St-Léger, G. Saint-Paul de Sinçay, L. Thom, baron de Veauce, P. Vernes, J. de Waru, comte G. de Zogheb, baron de Zuylen de Nyevelt.

(Clichés Hieckel)

PAUL MEGNIN.



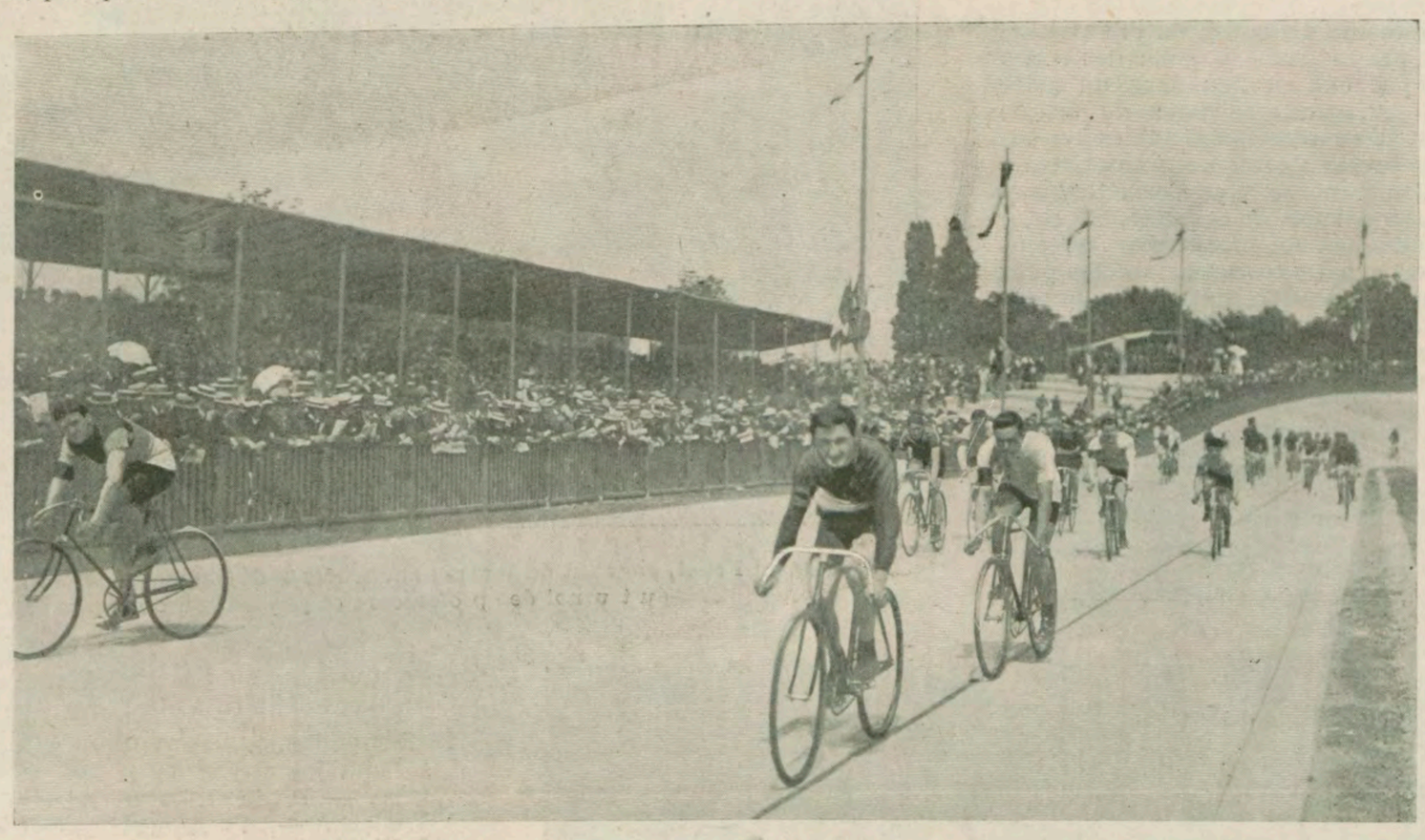
Le mail du comte du Douet de Graville.

Le Grand Prix de Paris-Cycliste

La première des trois journées du Grand Prix Cycliste a été la véritable inauguration de la piste municipale de 500 mètres, en tant que vélodrome du moins, puisque ce sont les gymnastes qui ont eu la primeur de cette nouveauté.

Cette première journée a satisfait les plus difficiles, ceux qui veulent à la fois la qualité et la quantité. Jamais réunion vélocipédique ne finit si tard puisqu'à 7 h. 35 seulement le public, qui avait tenu bon jusqu'au bout, pouvait se retirer. Et depuis deux heures et demie, les arrivées succédaient aux arrivées !

Les séries éliminatoires de la grande épreuve nous ont fait assister à une déroute complète du camp français qui était, il faut l'avouer, bien pauvrement représenté. Il n'y avait guère que Jacquelin qui semblât qualifié pour défendre nos couleurs et il a été éliminé par Bixio, bon coureur qui n'a cependant rien d'extraordinaire.



(Cliché Taldot.)

Le défilé des soixante concurrents du Grand-Prix.

Meyers, Tommaselli, Conelli, Momo, Bixio, Seidl, Jenkins et Gascoyne sont sortis vainqueurs de ce premier tour décisif, soit quatre Italiens, deux Anglais, un Hollandais et un Autrichien qui, avec le gagnant du prix de l'Espérance, formeront les demi-finales de dimanche.

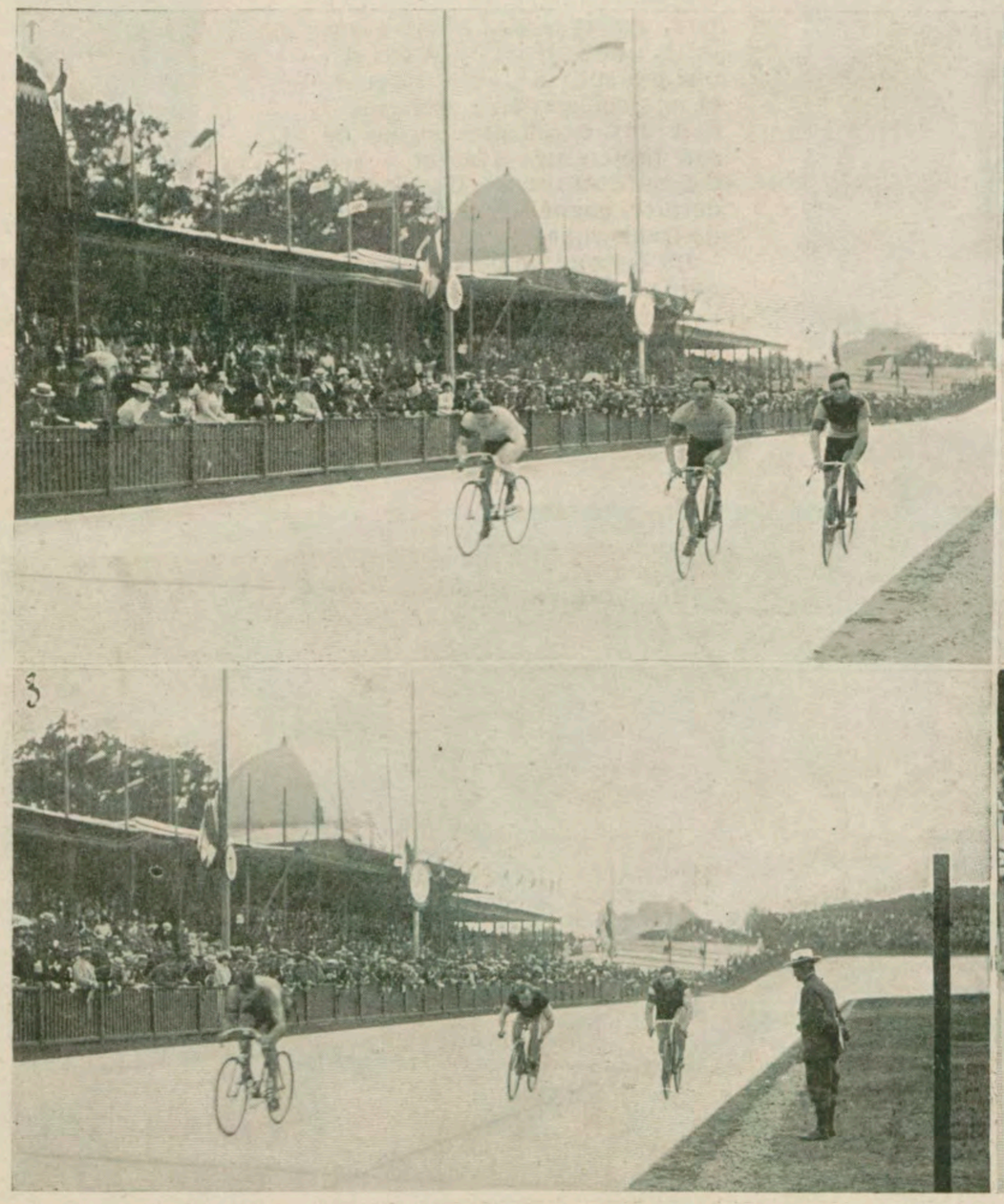
Ellegaard, le crack danois, et Boutilkine, venu spécialement de Russie, n'ont pu se mettre en ligne par suite d'une chute fâcheuse à l'entraînement.

La course de tandems, désormais classique, a donné lieu à des luttes splendides. Les séries et les demi-finales avaient nettement montré que les Italiens Bixio-Ferrari, les Austro-Allemands Huber-Seidl et les Français Vanoni-Louvet étaient très près les uns des autres. Malheureusement ces derniers, tombés après avoir passé le poteau dans leur demi-finale, s'étaient assez gravement touchés, si bien que dans la finale ils n'ont pas eu tous leurs moyens. Huber-Seidl ont battu nettement Bixio-Ferrari en les surprenant peut-être un peu à l'enlevage. N'empêche que leur dernière ligne droite fut terriblement vite.

Le petit Mathieu, pour la troisième fois a gagné le prix Caumeau, ce beau handicap international.

Cette belle journée de sport a eu un nombre considérable de spectateurs qu'un temps assez menaçant — mais qui est resté sur ses menaces — n'avait pas effrayés. Tant mieux pour les pauvres à qui va la recette.

GÉO LEFÈVRE.



(Cliché J. Beau.)

LE GRAND PRIX CYCLISTE A VINCENNES

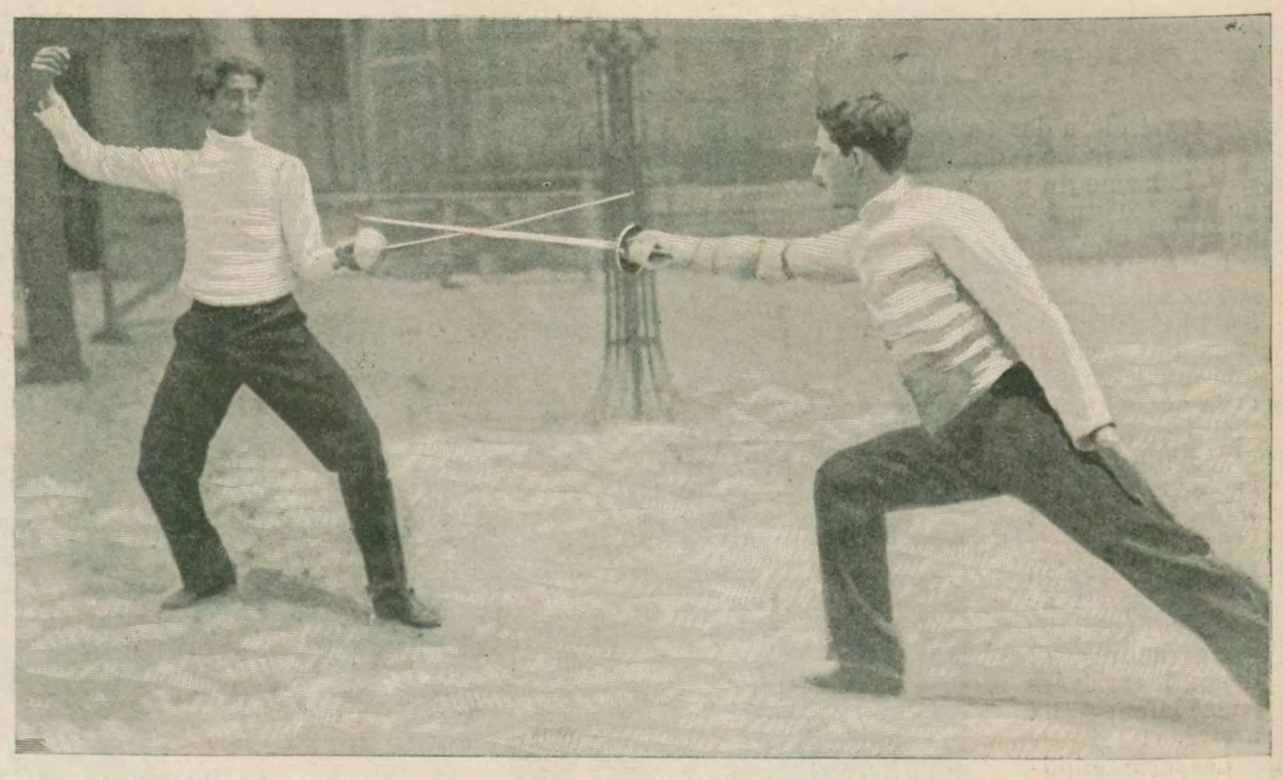
1. Arrivée de la 2e série éliminatoire du Grand Prix : Bixio bat Jacquelin et Grogna. — 2. 5e série : Momo bat Protin et Green. — 3. 1re série : Tommaselli bat Prévost et Chinn. — 4. Finale du prix de tandems, de droite à gauche : Hubert-Seidl, Meyers Tommaselli, Vanoni-Louvet.

LES SPORTS A L'EXPOSITION

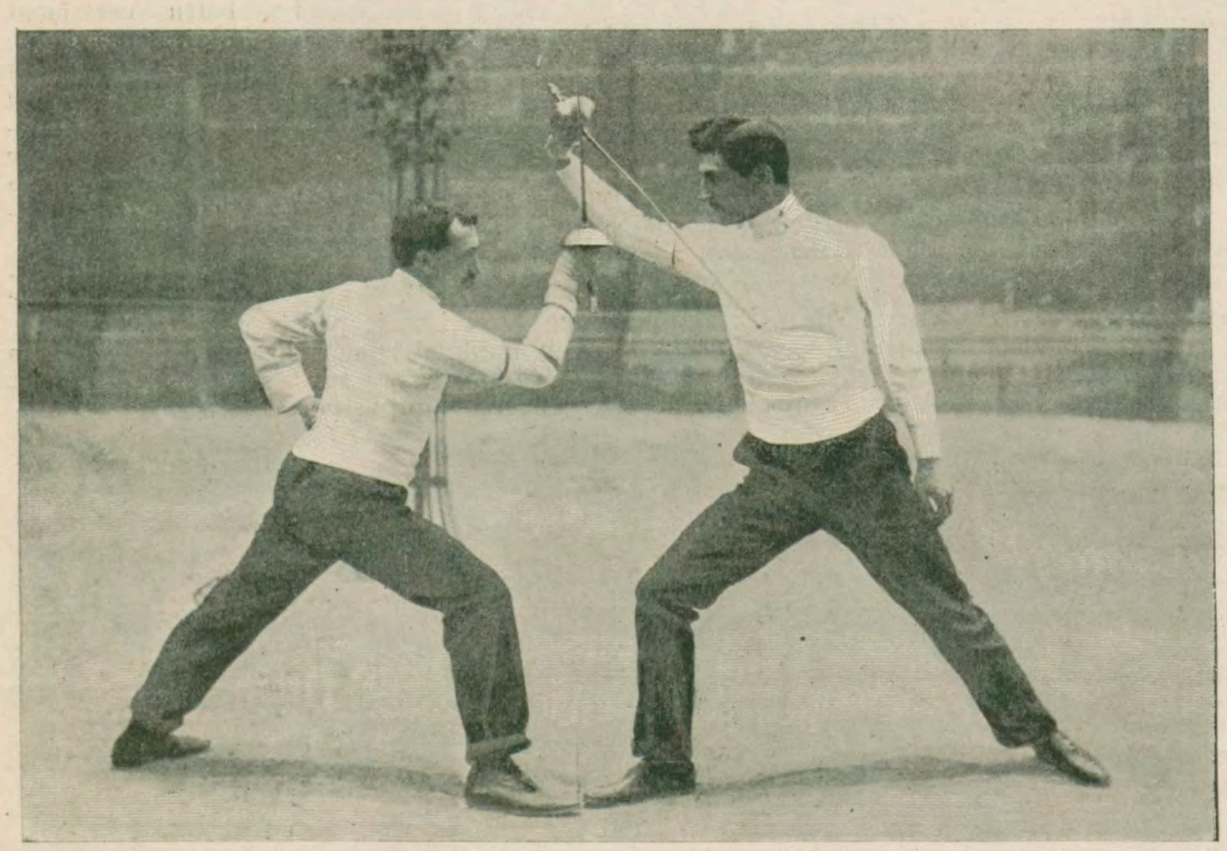
Les Tournois d'épées

Tandis que les concours de fleuret de l'Exposition de 1900 se sont passés dans la Salle des Fêtes, les concours d'épée ont eu lieu dans un cadre charmant, en plein air, sur la terrasse du Jeu de Paume, aux Tuileries. Des tentes confortables avaient été édifiées, soit pour servir de vestiaire aux tireurs, soit pour le buffet, soit encore pour permettre aux épreuves de se disputer à l'abri de la pluie. Et cette dernière précaution n'a pas été inutile, car certains jours le ciel avait ouvert toutes ses cataractes pour inonder les malheureux épéistes, qui n'en ont pas moins continué la lutte sous les tentes.

Pendant les quinze jours qu'a duré le concours une foule assez nombreuse — beaucoup plus compacte que pour le fleuret — n'a cessé de remplir la terrasse. Pour ne citer qu'un chiffre, le dernier jour il y a eu 165 entrées payantes, chiffre considérable si l'on songe que tous les membres du comité, tous les jurés, tous les tireurs avaient des cartes, que l'Exposition en avait distribué plus de 600 et que toutes les cartes officielles de l'Exposition donnaient accès au concours. Il est donc certain que le jeu d'épée possède de fervents adeptes et intéresse un grand nombre de personnes.



MM. Ramon Fonst, gagnant du tournoi amateurs, 2e du championnat et Albert Ayat, gagnant du tournoi des professeurs et gagnant du championnat.



MM. Bougnol (professeur) et Louis Perrée (amateur).

La qualité des assauts, surtout les derniers jours, a, du reste, été remarquable et on a pu assister à des luttes du plus haut intérêt.

Ce sont les amateurs qui ont ouvert le feu. Il y en avait 154 inscrits, et la première série d'épreuves éliminatoires s'est composée de dix-sept poules. En général, les résultats de ces poules ont été conformes aux prévisions, et ce sont les tireurs connus et cotés qui en sont sortis vainqueurs. Certaines surprises se sont cependant produites. C'est ainsi que parmi les éliminés au premier tour, il faut citer le jeune Willy Sulzbacher, que la malechance de plusieurs coups doubles a placé troisième dans la première poule qu'il a disputée. Cette poule, du reste, était très forte, puisqu'elle a été gagnée par Ramon Fonst, gagnant du tournoi amateurs, second du championnat entre amateurs et professeurs, et que le second a été Ed. Wallace, sixième du tournoi. Que cette constatation console Sulzbacher de la déconvenue qu'il a éprouvée.

Les deux premiers de chaque poule de première série ont servi à constituer des poules de deuxième série dont les trois premiers ont formé les demi-finales. Enfin, les trois premiers de chacune des trois demi-finales ont disputé une poule de 9 tireurs, une fois les 36 assauts disputés.

Ramon Fonst et L. Perrée étaient premiers avec deux touches. Au barrage, Fonst a touché Perrée, et le classement définitif a été :

1er Ramon Fonst. — 2e L. Perrée. — 3e Lieutenant Sée. — 4e Capitaine comte de la Falaise. — 5e Camet. — 6e Ed. Wallace. — 7e Alibert. — 8e Thiébaut. — 9e Plommet.

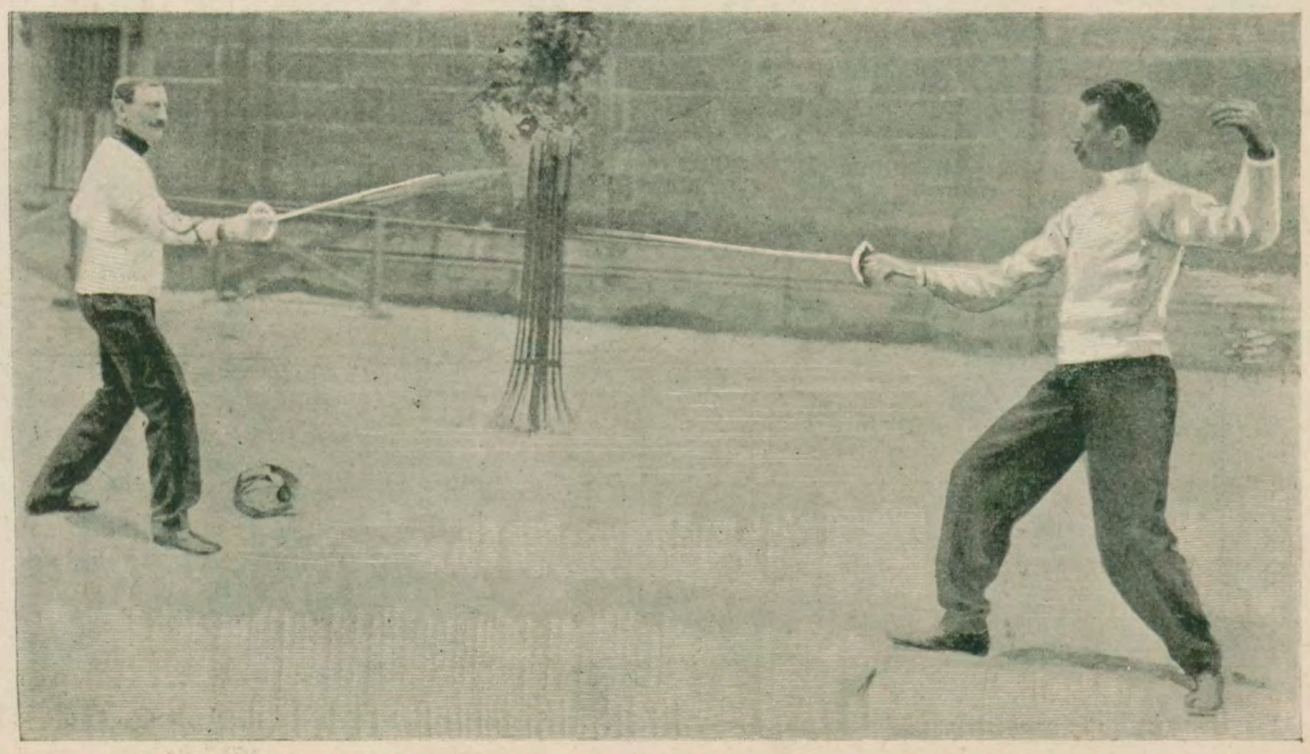
Des prix, en objets d'art, de 1,500, 1,200, 800, 600, 500, 400, 300, 150 et 50 francs leur ont été attribués.

Ramon Fonst est un tout jeune tireur. Il n'a pas encore atteint sa dix-septième année. Très mince, très long, il a la pointe toujours en ligne, la riposte très vive, l'attaque aux avances très juste, une ténacité extrême, une patience à toute épreuve, et une science très réelle qu'il doit aux excellentes leçons de son professeur Ayat et à son assiduité au travail. Il avait l'été dernier gagné le championnat de Dunkerque.

Le professeur Albert Ayat, vainqueur du championnat d'épée.

Du second, je ne puis parler que pour dire qu'il est l'élève de Ruzé et de Laurent, et que l'année dernière il avait été troisième au championnat du *Journal des Sports*.

Le lieutenant Sée est un de nos tireurs d'épée les plus assidus et les plus difficiles. C'est un fervent des poules de la Société d'escrime à l'épée. Il est élève de Burnichon, le



Le lieutenant Sée (amateur) et M. Laurent (professeur).

MM. Hyvernand (professeur) et le capitaine comte de la Falaise (amateur).

maître d'armes du 54e à Compiègne, et du maître Spinnewynn et est en ce moment détaché à l'Ecole de Joinville-le-Pont.

Le capitaine de la Falaise est le gagnant du championnat du *Journal des Sports* de l'année dernière. Il est l'élève du maître italien Conte. Ses attaques impétueuses et ses charges lui réussissent très souvent, mais quelquefois il se fait arrêter.

Quant aux cinq amateurs suivants, ce sont d'excellents tireurs, au jeu très différent.

Les professeurs inscrits étaient au nombre de quatre-vingt-dix, ce qui donne comme total des inscrits au concours le joli chiffre de deux cent quarante-quatre. Les poules des professeurs se sont disputées de la même façon que celles des amateurs. Il faut signaler, parmi eux, un fait analogue à celui qui s'est passé parmi les amateurs : l'élimination au premier tour de Dufraisse, le jeune prévôt de chez Baudry, sur lequel les habitués de sa salle fondaient les plus grands espoirs. Le peu d'habitude du plein air et peut-être l'émotion qui lui a enlevé quelques-uns de ses moyens de tête, en sont les causes probables.

Quoi qu'il en soit, la finale avait réuni des noms célèbres, et le classement a été le suivant :

1er Albert Ayat. — 2e Bougnol. — 3e Laurent. — 4e Hyvernand (de Nantes). 5e Damotte. — 6e Brossart. — 7e Lézard (de Nice). — 8e Jourdan. — 9e Bezy.

Albert Ayat est le fils du maître Ayat et professe avec lui au Cercle d'Escrime d'Anjou, ainsi du reste que Bougnol. Tous deux possèdent un jeu des plus intéressants, aux attaques très franches, aux parades très sûres. Le maître Laurent se place troisième, et ses moyens d'attaque, jambes, bras et tête, ne faisaient pas espérer moins de lui.

Quant à Hyvernand, c'est un professeur nantais, qui possède beaucoup de tempérament, ainsi que beaucoup de jugement. Le premier coup porté par lui ayant réussi, il a de suite pensé, avec juste raison, qu'il pourrait réussir encore et l'a renouvelé avec succès plusieurs fois.

Conformément au règlement, une grande poule finale a été disputée entre les quatre premiers des amateurs et les quatre premiers des professeurs. Elle a largement confirmé les classements précédents, puisque Albert Ayat et Fonst, le premier professeur et le premier amateur, sont arrivés en tête.

Finalement, c'est Ayat, qui a remporté la palme et les 3,000 francs du prix, sans une touche.

Ce concours est en somme une grande victoire pour le maître Ayat.

Et maintenant, c'est au tour du sabre.

Louis Perrée.

(Clichés Taldot.)

Nous sommes heureux d'avoir à inscrire celui de nos collaborateurs qui s'occupe de l'escrime à si belle place dans le Concours international d'épée de l'Exposition de 1900.

Tenir le rang de deuxième sur 154 concurrents, est certainement un réel petit triomphe que nous sommes fiers d'enregistrer.

La Vie Au Grand Air.

(Cliché Letainturier.)

Pendant un assaut, le jury délibère sur une touche douteuse, tandis que les adversaires attendent. Sur la droite, le tableau où l'on marque les touches.

LA COUPE GORDON-BENNETT

Il est malheureux que la Coupe Gordon-Bennett ait ainsi fini. Elle s'est terminée sans accident, c'est bon, mais les incidents n'ont pas manqué. Pour être exact, il y a même eu plus d'incidents que de concurrents et surtout que d'arrivants. Deux en tout et pour tout, pour quatre nations représentées.

Cela ne fait en somme qu'un demi-chauf-

(Clichés Barenne.) M. Girardot (2e). M. René de Knyff. M. Charron (1er).

L'équipe française dans la Coupe Gordon-Bennett.

Au contrôle d'arrivée à Lyon, route de l'Arbresle, dix heures du matin.

feur par nation, ce qui est peu, bien peu, avouons-le de bonne grâce.

Si l'on nous avait dit, il y a six mois, dans l'ivresse de joie que nous causa la fondation de la Coupe par le riche et généreux sportsman qu'est Gordon-Bennett, si l'on nous avait dit que cette grande épreuve internationale finirait ainsi en queue de poisson, on nous aurait bien étonnés.

Quoi donc ? On défiait tous les pays du monde à venir se mesurer avec la France. Il devait y avoir un formidable rush d'appétits et de convoitises autour de la Coupe. L'Allemagne, qui guette avec impatience le moment de nous enlever la suprématie dans la belle industrie qu'elle a tant contribué à créer, l'Allemagne n'allait-elle pas profiter de cette splendide occasion d'essayer contre nous les forces de son industrie déjà si en progrès ? Et l'Amérique, encore un pays d'industrie colossale, qu'allait-elle mettre en ligne ? On nous parlait des fameux torpilleurs de Pennington : vous vous rappelez bien Pennington, l'homme aux retentissants défis. Puis il y avait aussi Winton, aux non moins retentissants défis lancés à Charron.

Il est juste de dire que Winton se trouvait au départ. Il serait peut-être exagéré de dire qu'on le vit à l'arrivée, mais enfin cela ne fut pas sa faute s'il n'alla pas plus loin qu'Orléans

Charron arrive premier à Lyon, ayant couvert les 566 kil. en 9 h. 9 m., soit une vitesse de 61 kil. 857 à l'heure.

L'arrivée de Girardot, deuxième et dernier.

Quant aux Allemands ils ne se mirent pas en ligne et quant aux Belges ils se réduisirent finalement à un Belge, Belge très parisien, d'ailleurs, Jénatzy.

Encore n'avait-il pas sa voiture de course et n'alla-t-il que jusqu'à Moulins.

Bref, ce fut une véritable hécatombe de toutes les voitures en ligne. Pour un peu, il n'en arrivait pas à Lyon, et la Coupe n'eût pas été gagnée. D'où le public simpliste aurait conclu que dans le monde entier, y compris la France, il n'y avait pas une seule, vous entendez bien, pas une seule voiture capable d'aller à Lyon.

Vous voyez comment les meilleures intentions peuvent être perverties. Évidemment l'honorable gentleman qu'est M. Gordon-Bennett n'avait pas prévu celle-là.

Il avait créé la Coupe dans d'excellentes intentions, c'est certain, mais le proverbe dit vrai qui dit qu'« il y a loin de la coupe aux lèvres ».

Il y eut d'autant plus loin, cette fois, que l'on put craindre un moment que cette Coupe ne se disputerait jamais.

Et elle ne se disputa, en effet, qu'en dépit de mille entraves, et en dépit du bon sens, il faut l'avouer aussi. Pas un contrôle, pas une affiche ; à peine quelques bénévoles contrôleurs sur les 500 kilomètres de Paris à Lyon.

On se demande comment le vainqueur Charron a pu aller sans accident et dans de telles conditions de Paris à Lyon. Il n'a écrasé que quelques chiens. C'est, mieux encore que toutes les courses d'automobiles organisées avec le plus grand soin, la démonstration péremptoire et définitive que l'automobile n'est pas un sport dangereux puisque Charron a pu aller, sans causer de dégâts, de Paris à Lyon en 9 heures, sans que nul ne fût prévenu de son rapide passage.

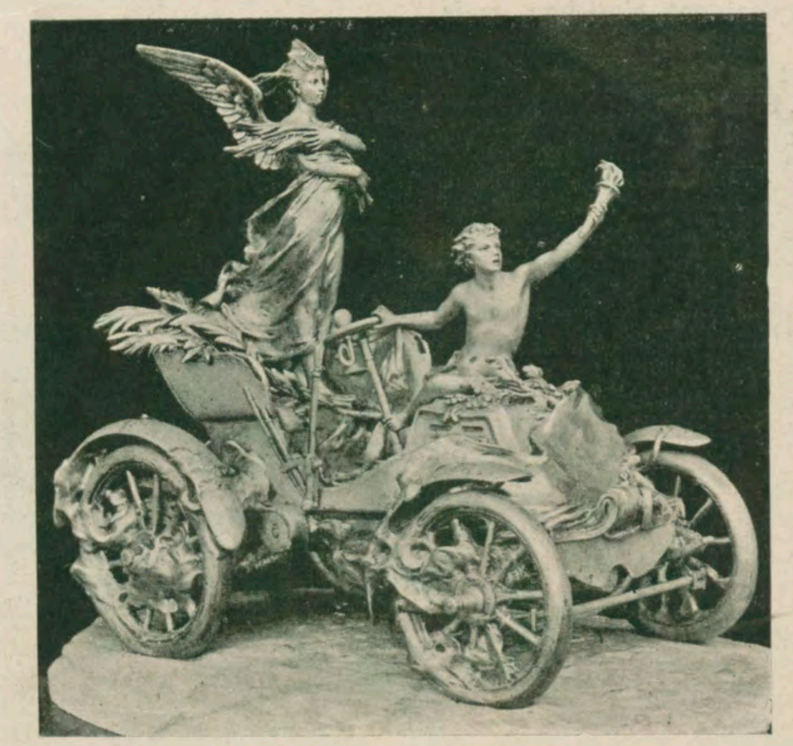
Il est vrai que ce n'était pas tout à fait cela qu'on avait cherché ; on avait cherché à déterminer quelle était la première industrie automobile du monde et les places des autres derrière celle-ci.

Or, si la France a répondu à cette question en montrant qu'elle avait toujours la première place, les autres pays n'ont pas répondu.

Et cela n'est pas suffisant.

GEORGES PRADE.

(Clichés Sevestre.)



La coupe offerte par M. Gordon Bennett.
Coupe en argent
exécutée dans les ateliers de la maison ANDRÉ AUCOC

LES SPORTS A L'EXPOSITION

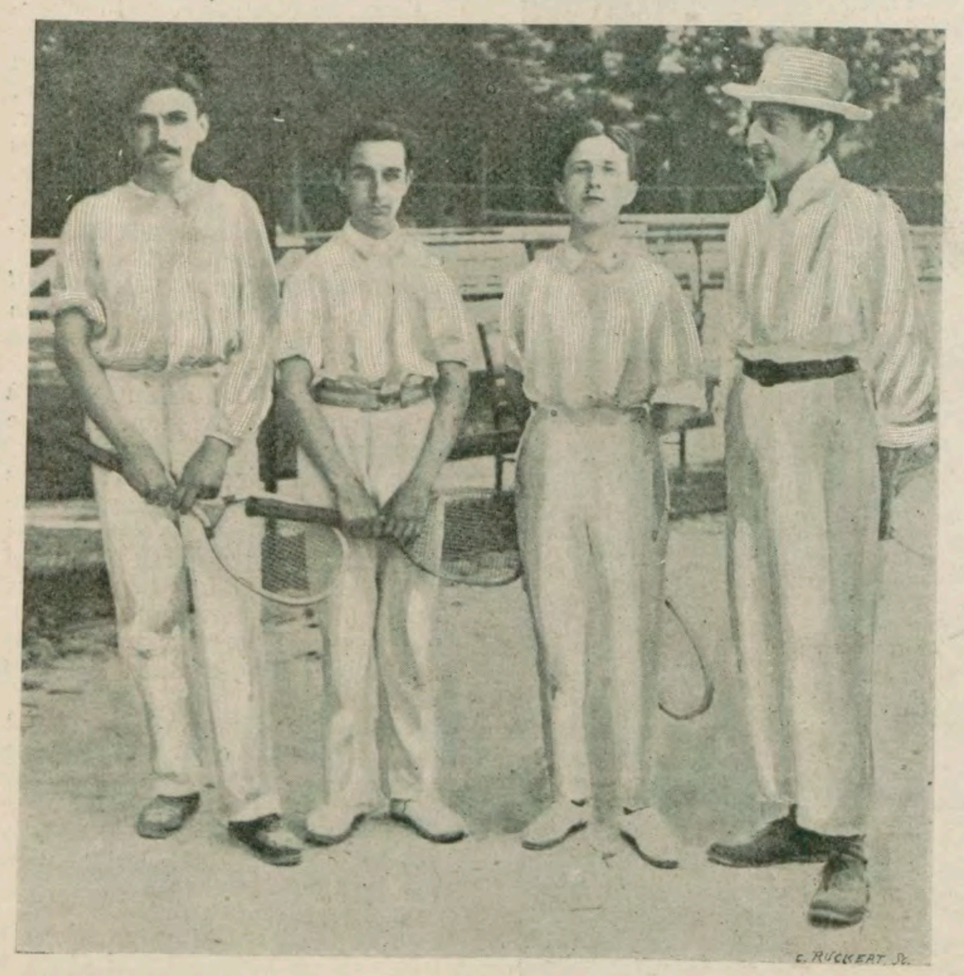
Les Concours scolaires d'Athlétisme

Fabre (École Notre-Dame de Chartres), gagnant du saut en hauteur.

Les scolaires auraient tort de se plaindre; il n'est pas une branche de l'activité sportive pour laquelle les organisateurs de l'Exposition ne leur aient réservé des concours spéciaux. Epée, fleuret, tir, gymnastique, aviron, courses à pied, tennis, etc., leur offrent l'occasion de se couvrir de gloire. d'objets d'art et de médailles. Or, il est à noter que la plupart des lauréats font partie de clubs et pourront participer aux concours non scolaires. Aussi les forts en muscles vont-ils pouvoir s'installer marchands de bronzes et de marbres; mais gare la disqualification! Le comité de l'U. S. F. S. A. les guette au coin du quai...

La semaine dernière se disputaient les épreuves d'athlétisme : courses à pied, sauts divers, lancement du disque et du poids, lutte à la corde, etc.

Ils ont eu lieu sur le terrain que le Racing-Club de France ne marchande jamais aux organisateurs de concours sportifs. La vérité m'oblige à dire que, malgré l'intérêt du programme et la beauté du cadre, ils n'attirent pas la foule, que passionnent davantage les attractions de l'Exposition! Mais si ces réunions eurent le cachet d'une fête intime, elles se signalèrent par la présence du haut personnel de l'enseignement secondaire qui n'hésita pas à venir encourager les jeunes athlètes. C'est ainsi que le Ministre de l'Instruction publique s'était fait représenter par M. Rabier, qui, lors de la distribution des prix, remit les palmes académiques à deux dévoués de la cause sportive : MM. Maurice Dezaux, le vieux racingman et ancien pédestrian de valeur, et M. Pierre Roy, président de la commission d'amateurisme de l'U. S. F. S. A. Reconnu également dans l'assistance : M. Fringnet, inspecteur d'académie; le R. P. Feuillette, successeur du R. P. Didon à la direction de l'Ecole Albert-le-Grand, d'Arcueil; MM. Fourteau, proviseur du lycée Janson-de-Sailly; Rousselot, principal au collège Rollin; Paul Escudier, président de l'U. S. F. S. A. et vice-président du Conseil municipal; Mérillon, délégué général des sports à l'Exposition; le baron de Coubertin, le comte de Villers, Raoul Fabens, Callot, G. Raymond, Paul Lejeune, Paul Champ, G. de Saint-Clair, R. Fos, L. Dedet, Sevrette, Pontie, etc.



Gillou. Max Decugis, 2e. Germot. Vacherot, 1er.

Les concurrents des deux poules du championnat interscolaire de tennis.

Fabre sautant 1m,64.

Les résultats des concours furent satisfaisants. Je tiens compte, naturellement, du peu de temps dont disposent les jeunes Français pour s'entraîner; car, si l'on comparait les distances et les temps fournis par les vainqueurs avec les résultats des concours scolaires d'Amérique et d'Angleterre, on verrait que nous ne sommes pas encore à la veille de rivaliser avec la race anglo-saxonne.

Mais ce qui nous a particulièrement réjoui, c'est de voir la province entrer en lice et y entrer avec succès. Jusqu'à ces dernières années le mouvement de régénérescence physique était limité à la région parisienne; ce qui ne répondait pas du tout au but que nous visions jadis, lorsque nous fîmes campagne en faveur des jeux scolaires.

Les scolaires provinciaux manquent encore un peu de méthode; mais de tels déplacements ne tarderont pas à leur inculquer le style, sans lequel tout effort athlétique ne peut être que médiocre.

Il nous est impossible de parler en détail, ici, de toutes les performances accomplies. Nous citerons les principales.

Au tout premier plan, il faut citer les suivantes :

Un groupe intéressant. — Les professeurs Marey, de l'Institut, et Paul Richer, venus pour faire des expériences physiologiques après les courses.

Filâtre, gagnant du steeple chase interscolaire, M. G. Raymond, secrétaire du Racing-Club de France.

Le saut en longueur (seniors) de Baget, de Bordeaux, qui a franchi 6 mètres 40 c. (record français); le saut à la perche de Podevin (Albert-le-Grand), avec 2 mètres 95 c.; le 400 mètres de Gondard (Ecole Descartes) et le lancement du disque de Leblond (27 mètres 5 c.).

Citons encore les résultats suivants :

Bouteille, de Lyon, gagne le 110 mètres haies (juniors) en 21 s. 1/5; le senior Coulon, de Bordeaux, remporte la même épreuve en 19 s. 1/5. Dans le saut en hauteur, le senior Sallenave (Pau) franchit 1 m. 60, et le junior Bergerot (Janson) 1 m. 50; la course de 90 mètres plat (juniors) revient à Pinto de Aroja (Institution Veillerot), en 10 s 4/5, et celle de 100 mètres (seniors) à Hamond (Janson), en 11 s. 3/5.

L'Ecole de Commerce de Paris remporte le concours de lutte à la corde (seniors); la même épreuve (juniors) revient à l'équipe de Janson-de-Sailly.

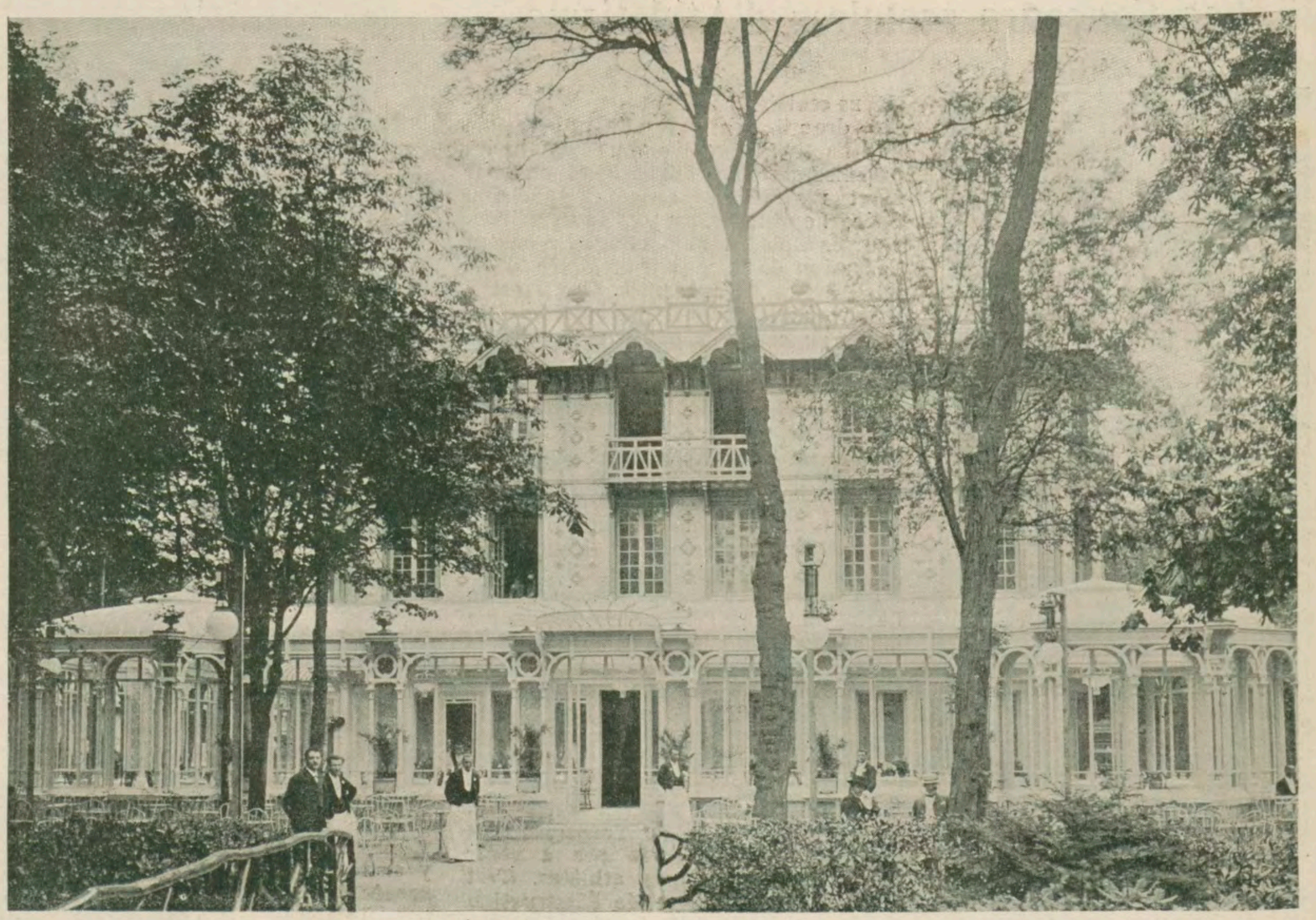
Ce sont, répétons-le, des résultats qui promettent, — pour l'avenir.

(Clichés Taldot).

G. DE LAFRETÉ.

LE "PAVILLON ROYAL" DU BOIS DE BOULOGNE

UN CAFÉ-RESTAURANT AU GRAND LAC



Le Pavillon Royal, au Bois de Boulogne, vue de la terrasse.

Voilà un établissement où tout ce qui touche de près au monde du sport, à la société élégante aux affinités toujours si semblables et aux goûts si identiques, trouvera un lieu de rendez-vous qui ne tardera pas à donner le ton.

La situation particulièrement séduisante du *Pavillon Royal*, au bord du Grand Lac, au milieu des plus beaux arbres du Bois, à deux pas de Paris, est un élément incontestable de succès.

Plus que tous les autres, les gens de la société qui s'adonnent aux sports y trouveront une entente complète de tous les raffinements qu'ils recherchent.

Les cavaliers pourront, sans quitter la selle, lamper un verre de porto qui leur sera servi, à hauteur d'étrier, dans un bar rustique. En cas de pluie ou de froid, une salle du donjon, ornée d'une cheminée monumentale où flambera un grand feu, leur permettra de sécher leurs vêtements et de se réchauffer, pendant que les garçons d'écurie s'occuperont de leurs chevaux.

Les chauffeurs, par une courbe gracieuse viendront ranger leurs autos dans la vaste cour intérieure ; de même les équipages. Les uns et les autres n'auront plus, dès lors, à se préoccuper de leurs serviteurs, lesquels auront leur restaurant spécial et leur buvette, sans compter une grande salle des courriers où ils trouveront un lieu de réunion et de repos.

Quant au restaurant, agencé avec tout le confortable et le luxe modernes, sa cave et sa cuisine sont de premier ordre.

Au rez-de-chaussée, une immense galerie vitrée, avec un épais tapis, donne toute l'impression d'une demeure châtelaine; au premier étage, un immense salon dont les baies s'ouvrent sur les plus beaux horizons, et puis une suite de salons de styles différents, où quatre, six, huit convives pourront prendre place: salons Empire, Louis XIV, Louis XV, Louis XVI, Renaissance.

Partout de charmantes attentions : des toilettes et lavabos qui sont des boudoirs. Aucun voisinage, ainsi qu'il sied aux gens qui désirent rester entre eux.

Ceux, au contraire, qui recherchent le mouvement et la société seront amplement satisfaits en s'installant sous la galerie vitrée.

Les jardins sont spacieux, recouverts par les ramures des grands arbres, égayés du murmure des eaux qui coulent en bordure, véritables oasis de fraîcheur et de gai pittoresque.

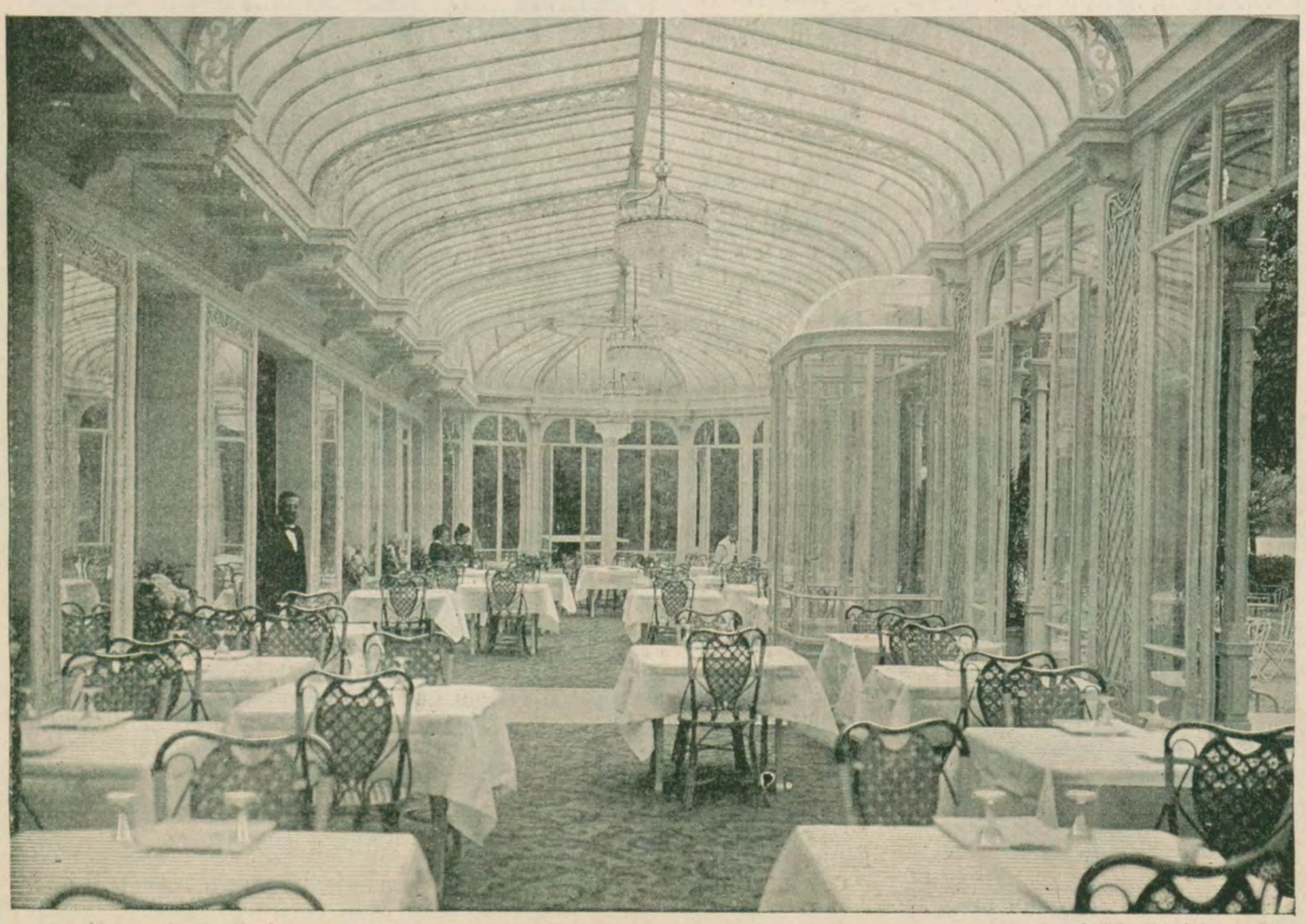
Il faut visiter le *Pavillon Royal* pour se rendre compte combien cette installation vient à son heure et manquait jusqu'ici.

D'ailleurs, l'impulsion est déjà donnée par M. Maignan, l'habile directeur.

Enfin, il n'est peut-être pas superflu de noter en passant que les pénibles surprises qui sont si souvent la contre-partie d'un joli déjeuner ou d'un bon dîner, seront évitées parce que la carte, très cossue pourtant, porte tous les prix marqués ainsi que les vins.

Je vous le dis en vérité ; avant quinze jours, c'est là que se retrouveront, surtout après les courses et le traditionnel tour du lac, les élégances de Paris. Le *Pavillon Royal* sera le Trianon fin de siècle.

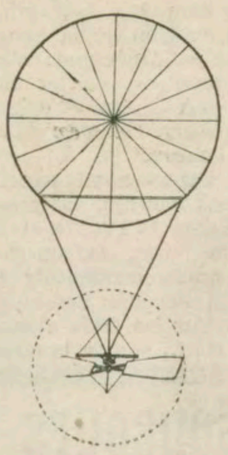
Max Berger.

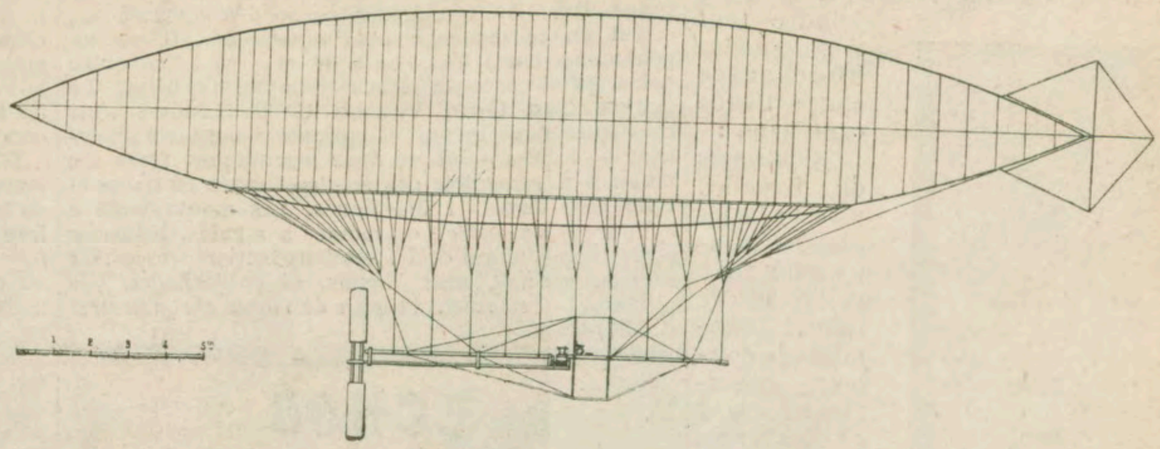


Un coin de la grande salle à manger du Pavillon Royal, au Bois de Boulogne.

(Clichés J. Beau.)

Ballon de 10 chevaux





Le ballon dirigeable de M. de Santos-Dumont.

Voici que M. Santos-Dumont met en ligne, dans le concours du Grand Prix de l'Aéro-Club, « un ballon dirigeable de dix chevaux », selon sa propre expression dont j'aurais scrupule de m'attribuer la paternité.

C'est un mot qui fera fortune : on dira maintenant « ballon de dix chevaux » comme on dit « automobile de dix chevaux » ; l'un sera aussi correct que l'autre ou, si l'on préfère, aussi incorrect.

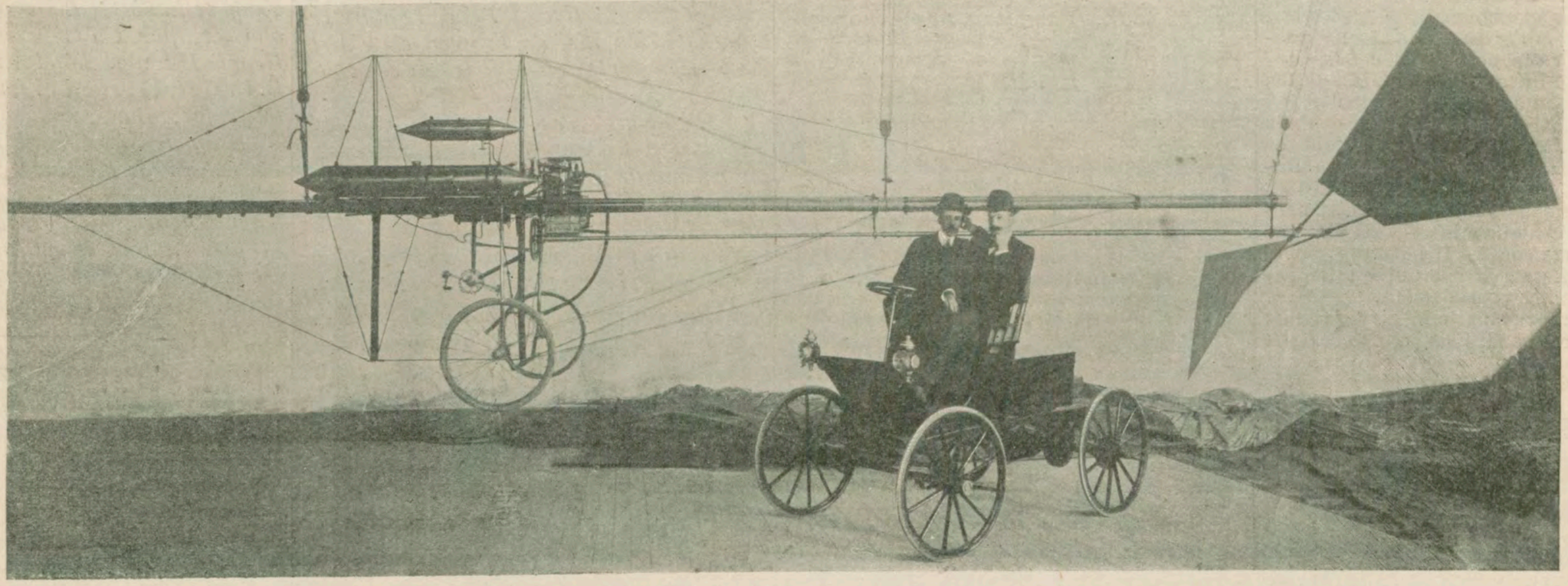
Les conditions de l'épreuve imposée par le donateur ont été exactement définies par la Commission d'aérostation scientifique ainsi qu'il suit : partir du Parc d'aérostation de l'Aéro-Club, situé à Saint-Cloud, coteaux de Longchamp ; décrire sans toucher terre, et par les seuls moyens du bord, une courbe fermée de façon que l'axe de la Tour Eiffel soit à l'intérieur du circuit ; revenir au point de départ dans le temps maximum d'une demi-heure. — Le trajet aller et retour est d'environ 11 kilomètres.

Voilà, pour la première fois depuis que l'oiseau vole, le problème de la locomotion aérienne nettement posé par l'homme.

Rien ne manque à l'énoncé : le point de départ, le but, le point d'arrivée, la durée du trajet aller et retour, la limitation des périodes du concours — ce qui peut compter pour une condition des plus dures — tout y est. Il ne reste plus qu'à résoudre le problème, ce qui à vrai dire est le *hic*.

La condition imposée à l'aéronaute de prévenir, 24 heures avant son départ, les membres de la Commission, pour s'assurer le contrôle indispensable, ajoute encore grandement aux difficultés de l'épreuve : car nul ne peut prévoir, à 24 heures de distance, si les circonstances atmosphériques seront favorables.

Il n'existe actuellement, tant en France qu'à l'étranger, qu'un seul ballon dirigeable complètement terminé et prêt à se mettre en ligne.



M. de Santos-Dumont dans sa voiture automobile et l'appareil moteur du ballon dirigeable.

C'est le Santos-Dumont n° 4, le quatrième de ceux auxquels l'infatigable chercheur a attaché son nom depuis deux ans.

Les caractéristiques de ce ballon sont les suivantes :

Volume cylindro-conique symétrique : 420 mètres cubes ;

Surface : 392 mètres carrés ;

Grand axe : 28m,60 ;

Petit axe : 5m,60 ;

Maître couple : 24 mètres carrés ;

Quille-nacelle : 9m,50 de longueur, suspendue à 5m,30 en dessous du grand axe ;

Poids de l'enveloppe, en soie du Japon : 57 kilos, y compris le poids du ballonnet intérieur de 35 mètres cubes de volume ;

Poids des suspensions : 6 kilos ;

Poids du moteur, des agrès et de la quille-nacelle : 160 kilos ;

Hélice de quatre mètres d'envergure à ossature d'aluminium et d'acier, recouverte de soie, d'un poids de 27 kilos, tournant à 180 tours par minute ;

Gouvernail de 6m,50 de surface articulé à charnière sur l'étoffe à la pointe arrière de l'aérostat ;

Soupape supérieure de manœuvre de 0m,40 de diamètre ;

Deux soupapes inférieures automatiques de 0m,20 de diamètre pouvant laisser échapper l'hydrogène sous des pressions respectives de 15 et 18 millimètres d'eau ;

Une soupape inférieure automatique de 0m,20 de diamètre pouvant livrer issue à l'air du ballonnet, sous une pression de 9 millimètres d'eau ;

Moteur à pétrole, deux cylindres, allumage électrique, refroidissement à ailettes, tournant à 1,500 tours ;

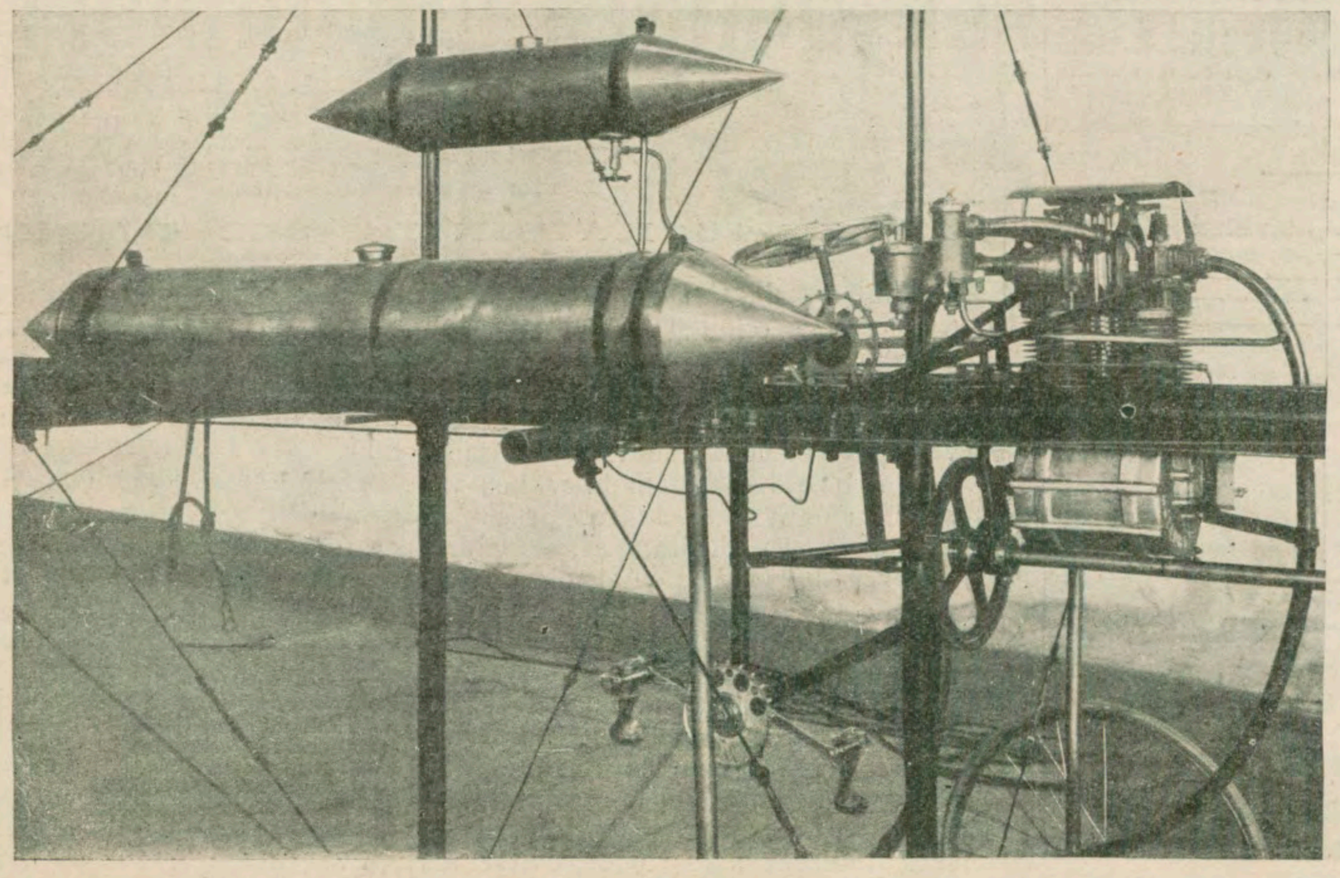
Pompe rotative pour gonfler le ballonnet à air et assurer la tension normale de l'enveloppe de l'aérostat ; débit : 3 mètres cubes par minute sous une vitesse de 3,000 tours ;

Dispositif de déplacement de poids dans le sens longitudinal permettant d'incliner le grand axe du ballon pour la montée ou la descente ;

Force ascensionnelle totale : 500 kilos.

On devine, sans qu'il soit besoin d'insister, quelle dépense de temps, d'intelligence et d'argent suppose la réalisation des conditions du programme sans précédents que M. Santos-Dumont essaye de remplir. De tout cœur je lui souhaite le succès que mérite sa persévérante initiative.

EMMANUEL AIMÉ.



Détails du moteur.

Le Gérant : JARRIGE.

90. — Lib. Imp. réunies, rue Saint-Benoît, 7, Paris. — MOTTEROZ, directeur.

LA MODE SPORTIVE

La campagne et la mer

La semaine du Grand Prix vient de se terminer et les Parisiens favorisés, ceux que leurs affaires ne retiennent pas dans la Capitale, vont pouvoir chercher à la campagne et au bord de la mer la tranquillité et le bon air.

Les préparatifs de départ obligent les Parisiens à réunir le trousseau spécial que l'on emporte avec soi en villégiature; il sied d'y joindre tout l'équipement nécessaire aux parties de campagne :

Costumes de flanelle, pantalons blancs, chapeaux de paille et de toile, chemises de couleur, cravates en foulard et botines jaunes.

Il est aussi de bonne précaution d'emporter ses souliers de tennis et de vélo que l'on trouve difficilement ou que l'on paye très cher dans les petites villes et les plages à la mode.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ne manqueront pas, à cette occasion, de faire une visite dans les **Magasins COOK** et Cie, 23, rue Auber, avant de fixer leurs achats.

Ils trouveront dans cette maison le choix le mieux compris et le plus élégant de tout ce que la toilette masculine réclame en cette saison.

Nous recommandons tout spécialement, pendant les grandes chaleurs, le gilet en filet qui obtient un énorme succès. Il fait trop chaud pour garder le gilet de flanelle; il est imprudent de le supprimer radicalement.

Comme juste intermédiaire le gilet en filet réunit toutes les conditions réclamées par l'hygiène.

Le filet a l'avantage de former un vide suffisant entre le corps et la chemise pour permettre cette circulation d'air qui donne le bien-être et la fraîcheur; de plus l'action même de l'étoffe corrige les effets de la transpiration. C'est le gilet idéal de la saison, et nul doute qu'il n'obtienne auprès de tous nos lecteurs le même succès qu'auprès de tous les clients habituels de la **Maison COOK** et Cie.

Nous indiquons pour nos lecteurs les prix de ces gilets en filet; inutile d'ajouter que ces prix défient toute concurrence.

Gilets en filets en coton :
Rose, bleu, violet ou écru ..... **3 fr. 50**
Gilets en filet en fil d'Ecosse :
Blanc, héliotrope, saumon ou paille..... **4 fr. 50**
Gilets en filet en laine :
En écru seulement..... **4 fr. 50**
Gilets en filet en soie :
Mauve, saumon, crème ou bleu .. **7 fr. 50**

Rappelons à nos lecteurs que le catalogue illustré des *Modes Masculines* est envoyé gratis et franco sur demande adressée à **Messieurs COOK** et Cie, 23, rue Auber, Paris.

SMART.

Suprême Pernot

le meilleur des desserts fins.

Une Montre en Or pour Rien

Toutes les revues scientifiques se sont occupées dernièrement du nouveau métal l'*Oraline* qui vient de faire son apparition en Angleterre et en Amérique. Le secret de la composition de ce beau métal est connu; c'est un mélange *d'or pur, bronze et aluminium*. Sa couleur est absolument celle de *l'or jaune*. Il résiste aux acides, ne se décomposant pas, et est en conséquence *indéfraîchissable*. Il est un peu moins lourd que l'or à 18 cts; ce n'est qu'au poids qu'on peut distinguer *l'or* de *l'oraline*. La **Australian Gold Watch C°** de Londres s'est constituée dans le but d'appliquer l'*oraline* à l'horlogerie. Elle a fabriqué deux magnifiques types de montres à remontoir : la *montre homme* 19 lignes et celle pour *dame* 11 3/4 lignes. Les mouvements à cylindre *façon ancre* sont montés sur rubis, balancier perfectionné, spiral droit. Les deux boîtiers très solides sont en *oraline*, sans dessins, ni guillochages. Ces pièces ont absolument l'aspect de *riches chronomètres à 500 francs*.

Le succès des montres de l'*Australian Gold Watch C°* sur les marchés de l'Angleterre et de l'Amérique du Nord a été **énorme**. Leur prix de vente en gros aux horlogers est fixé à 720 francs la douzaine, soit 60 francs la pièce.

Pour faire connaître ses articles à l'Europe continentale, la Direction de la Société a décidé de procéder comme en Amérique; c'est-à-dire de sacrifier vingt mille montres, en les cédant directement au public à un prix dérisoire, prix qui couvrira à peine les frais généraux. *On n'expédie rien ni aux horlogers ni aux bazars.*

Pour un mois seulement et jusqu'à épuisement du stock sacrifié, le soussigné, agent général de la Société pour la France et la Belgique, expédiera franco par la poste, et contre un mandat de *vingt francs*, une montre-remontoir *oraline* pour homme ou dame. On expédie aussi contre remboursement; mais dans ce cas les frais d'envoi et retour d'argent, soit 1 fr. 10 cent., sont à la charge de l'acheteur.

Toutes les commandes sont exécutées dans la haitaine et les pièces sont expédiées *soigneusement repassées et essayées*, avec un bulletin de garantie de *cinq ans* pour le mouvement et de *vingt ans* pour le métal.

Toute marchandise qui ne serait pas de complète satisfaction de l'acheteur et qui serait retournée franco dans les 48 heures sera immédiatement et intégralement remboursée.

Lettres et mandats doivent être adressés à M. **Eugène ROUX**, seul agent général, 21, rue des Bonnetiers, à **Rouen** (Seine-Inférieure).

ECHOS

Pour assurer votre digestion, demandez dans tous les restaurants l'eau de **VICHY-ETAT**, Célestins, Grande-Grille ou Hôpital (en bouteilles ou demi-bouteilles) avec le disque bleu **VICHY-ETAT**, garantie de leur authenticité sur le goulot.

CYCLES TOUTES MARQUES & APPELLS PHOTOGUES

Crédit 15 mois un seul 15e comptant sans aucune majoration sur les prix de détail. *Catalogue illustré franco.*

AGENCES RÉUNIES, 5, Bd de STRASBOURG, PARIS

Ainsi que nous l'annoncions dans notre numéro du 12 mai, nous tenons à la disposition de nos lecteurs de province et de l'étranger des **Carnets Médicaux** d'une durée d'une semaine et d'un mois, au prix de 10 francs et 20 francs. Ces carnets, créés par **l'Institut Médical International**, 5, rue de l'Echelle, à Paris, donnent à leurs titulaires, sans autres frais, le droit aux soins médicaux et dentaires dont ils pourraient avoir besoin pendant leur séjour à Paris. Ces carnets peuvent être pris dans nos bureaux à Paris ou expédiés contre l'envoi de leur montant en mandat-poste adressé à l'Administration de la *Vie au Grand Air* avec les indications suivantes : Noms, prénoms, âge et domicile du ou des titulaires.

Les carnets sont valables pour une personne seule ou une famille (père, mère, enfants).

L'Institut Médical International possède également une installation complète d'électrothérapie que nous recommandons à tous ceux, et ils sont légion, qui ont besoin des effets bienfaisants de l'électricité.

Très remarquée dimanche, au Grand Prix, la fraîcheur des casaques, dont la plupart sortaient de la maison du **PETIT MATELOT, 43, quai d'Anjou.**

PLEINAIR.

Hôtels Recommandés

ENVIRONS DE PARIS

PAVILLON D'ARMENONVILLE au Bois de Boulogne; rendez-vous du Tout-Paris sportif. Garage.

TROUVILLE

HOTEL DE PARIS même direction que le Pavillon d'Armenonville. — Sur la mer. — Garage, grand confort.

VILLENEUVE-SUR-LOT

HOTEL DE FRANCE Téléphone. — Jardins d'été, recommandé aux Voyageurs, Touristes. — Garage.

TONNEINS

HOTEL P. DEGALS ex-Directeur de l'*Hôtel de l'Europe*. Recommandé aux Voyageurs de commerce, Touristes.

PÉRIGUEUX

GRAND HOTEL DE FRANCE Recommandé aux touristes et voyageurs. Garage pour automobiles confortable.

Mécaniciens Recommandés

MARSEILLE

PHÉNIX-MACHINES, 62, rue Saint-Ferréol, Cycles, Accessoires, réparations.

Nos Concours mensuels

(Concours 28)

Le sujet de notre concours 28 n'était pas précisément facile. Nos concurrents étaient surtout embarrassés pour se procurer la liste des chevaux qui devaient courir dans le Grand Prix. Il était cependant bien aisé de trouver cette liste dans n'importe quel journal de sport quotidien.

Nous avons reçu moins de réponses qu'à nos précédents concours, justement en raison de cette difficulté apparente. Néanmoins 682 lecteurs nous ont envoyé leur solution.

Les huit premiers chevaux arrivés dans le Grand Prix sont les suivants:

1 *Semendria.*
2 *Love Grass.*
3 *Iago.*
4 *Ivoire.*
5 *La Morinière.*
6 *Bonarosa.*
7 *Sans Escompte.*
8 *Solon.*

C'est **M. LE LIEUTENANT DE BOUCHONY, 26, quai Saint-Vincent, à Lyon, qui se rapproche le plus de celle ci-dessus. La voici :**

1 *Semendria.*
2 *Iago.*
3 *Solon.*
4 *La Morinière.*
5 *Bonarosa.*
6 *Ivoire.*
7 *Intérim.*
8 *Love Grass.*

M. le lieutenant de Bouchony recevra le **phonographe** *à 175 francs puisqu'il n'est pas abonné, ce qui est, du reste, impardonnable pour un officier aussi bien renseigné sur les choses du sport! Après lui, MM. E. Modot, répétiteur au lycée de Troyes; Louis de Belleville, château d'Hemeveux, par Colomberi (Pas-de-Calais); Henri Harang, hôtel du Grand-Condé; R. Creuzé, 17, rue du Vieux-Palais, à Châtellerault, Dard, maréchal des logis au 4e Dragons, à Chambéry; R. Renaud, 17, rue Séry, au Havre, sont les concurrents qui ont eu le plus de chances. Nous tenons à leur disposition, comme prix supplémentaire, deux fauteuils au Nouveau Cirque, généreusement offerts par son directeur, M. Houcke.*

Concours 29

Notre concours 29 a été clos le 22 juin à minuit. Nous en publierons les résultats dans notre numéro du 7 juillet.

Concours 30

Nous donnerons dans notre prochain numéro le sujet du concours 30.

(4e ANNÉE) **VIENT DE PARAITRE** (4e ANNÉE)

LE CARNET DU CHAUFFEUR

Par le comte H. de LA VALETTE,
Ingénieur des Mines.

et Lucien PÉRISSÉ,
Ingénieur des Arts et Manufactures.

IN-16 RAISIN DE 352 PAGES

Les auteurs du *Carnet du Chauffeur* ont, pour 1900, refondu complètement la table des matières de leur œuvre.

Les conditions théoriques et pratiques de l'établissement des voitures ont été développées et constituent un véritable aide-mémoire de l'Automobile. Les tableaux donnant des chiffres précis au sujet des vitesses, des rampes, des efforts et du travail dans les véhicules mécaniques de tous ordres, ont été complétés et refondus.

La partie Réglementaire a été développée et des instructions détaillées, puisées aux sources officielles, guideront les constructeurs pour la réception de leurs types de voiture et les propriétaires pour les examens de capacité, toutes choses indispensables pour éviter les contraventions.

Quant aux instructions pour la conduite des voitures (Panhard-Levassor, Peugeot, de Diétrich, Decauville, etc., etc., etc.) elles ont été remaniées et complétées par un article de M. L. Baudry de Saunier sur les « pannes » et les moyens d'y remédier.

Enfin une *superbe carte routière tirée en couleurs* d'une part, des tableaux très exacts d'autre part, indiquent les distances entre les villes, les centres de ravitaillement, d'essence et d'électricité, les garages et les mécaniciens des principales villes de France.

Le *Carnet du Chauffeur* doit être sur toutes les voitures et entre les mains de tous les propriétaires et conducteurs. Il est indispensable à tous ceux qui s'intéressent à l'automobilisme.

En vente à la *Vie au Grand Air* : le volume avec la carte : **3 fr. 50.** Joindre **50** centimes pour le port et l'emballage.